

Les Transports
au Canada

UN SURVOL

2019



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 201, Overview Report.

TP No. TP15444F

TC No. TC-1006505

Catalogue No. T1-21F-PDF

ISBN 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	5
LOI SUR LA MODERNISATION DES TRANSPORTS	3	OBJECTIF DE CE RAPPORT	7
TRANSPORTS 2030	4	COVID-19 ET LE TRANSPORT AU CANADA	8



RÔLE DES TRANSPORTS DANS L'ÉCONOMIE

LE TRANSPORT FAVORISE LA CROISSANCE ÉCONOMIQUE	15
LE TRANSPORT FAVORISE LE COMMERCE	18
LE TRANSPORT FAVORISE LA MOBILITÉ	19



SYSTÈME DE TRANSPORT CANADIEN

RÉSEAU DE TRANSPORT NATIONAL DU CANADA	20	SYSTÈMES DE TRANSPORT RÉGIONAUX	
RÉSEAU ROUTIER	21	OUEST DU CANADA	30
RÉSEAU FERROVIAIRE	23	CENTRE DU CANADA	31
RÉSEAU MARITIME	25	EST DU CANADA	32
RÉSEAU AÉRIEN	27	NORD DU CANADA	33
RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN	29	FONDS NATIONAL DES CORRIDORS COMMERCIAUX	34



TRAVAUX RÉCENTS DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

TRANSPORT ROUTIER	36	TRANSPORT AÉRIEN	52
TRANSPORT FERROVIAIRE	41	TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES	57
TRANSPORT MARITIME	44	TRANSPORT EN COMMUN	61
PLAN DE PROTECTION DES OCÉANS	50		



PERFORMANCE DU SYSTÈME DE TRANSPORT CANADIEN EN 2019

MESURE DE PERFORMANCE	64	PERFORMANCE EN MATIÈRE DE TRANSPORTS SÛRS ET SÉCURITAIRES	73
TRANSPORT DE MARCHANDISES	64	PERFORMANCE EN MATIÈRE DE TRANSPORTS ÉCOLOGIQUES	74
FLUX DE TRAFIC DES PASSAGERS	72		



TENDANCES EN MATIÈRE D'INNOVATION

76

ANNEXES

A CARTES	79	B LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES DE L'ADDENDA	87
-----------------	----	---	----

L'HONORABLE

MARC GARNEAU



MINISTRE DES TRANSPORTS

En tant que ministre des Transports, je suis heureux de présenter Les transports au Canada 2019 afin de donner aux Canadiens un aperçu de leur système de transport au travail. Chaque année, Transports Canada fait rapport sur les principales politiques qu'il a mises en œuvre, ainsi que sur les indicateurs de rendement et les principaux développements qui ont façonné le paysage des transports. Nous le faisons dans un effort pour offrir une plus grande transparence et une reddition de comptes aux partenaires et aux intervenants du secteur du transport ainsi qu'aux Canadiens.

En 2019, nous avons mis en place un nombre sans précédent de politiques et d'initiatives réglementaires, conformément à notre plan Transports 2030. Ces initiatives rendent le système de transport du Canada plus sûr, plus sécuritaire, plus efficace et plus durable sur le plan environnemental.

Afin de protéger les côtes du Canada pour les générations futures et de faire croître l'économie, nous continuons à collaborer avec d'autres ministères fédéraux, ainsi qu'avec les collectivités locales et autochtones afin de mettre en œuvre le Plan de protection des océans de 1,5 milliard de dollars. Grâce à ce plan, notre système de sécurité maritime est plus solide et nos écosystèmes côtiers, y compris les populations de baleines menacées, sont mieux protégés que jamais.

Forts de ce succès, nous avons également franchi des étapes importantes dans le domaine des transports en 2019, dont deux projets de loi importants qui ont reçu la sanction royale. La *Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers* a introduit un moratoire sur les mouvements de pétroliers sur la côte nord de la Colombie-Britannique. De son côté, la *Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux* interdit l'abandon de navires, une pratique qui peut menacer l'environnement marin et avoir des effets négatifs sur le tourisme, les infrastructures de pêche et la navigation.

Assurer la sécurité des Canadiens demeure notre priorité absolue, et je suis donc heureux que le Canada ait un bilan enviable en matière de sécurité des transports. Nous avons été l'un des premiers pays à immobiliser au sol le Boeing 737 MAX-8 en nous appuyant sur des preuves scientifiques après le tragique accident d'Ethiopian Airlines. Cette réaction s'est appuyée sur les mesures de sécurité supplémentaires que le Ministère avait mises en place à la suite de l'accident du Lion Air l'année précédente; des mesures qui ont dépassé les mesures prises par d'autres nations.

La première phase du *Règlement sur la protection des passagers aériens* est également entrée en vigueur en juillet 2019, et la deuxième et dernière phase est entrée en vigueur en décembre. Ce Règlement offre une meilleure protection aux Canadiens en garantissant une meilleure communication, un meilleur traitement ainsi qu'une meilleure indemnisation en cas de retard. En d'autres termes, les voyageurs ont désormais des droits renforcés lorsque les choses ne se passent pas comme prévu.

Le Ministère a également pris plusieurs mesures pour améliorer la sécurité ferroviaire au Canada. Notamment :

- Un investissement de 16,5 millions de dollars dans le cadre du programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire pour soutenir 136 nouveaux projets et de nouvelles initiatives, notamment l'amélioration de 104 passages à niveau et de

l'infrastructure ferroviaire dans tout le pays.

- Un arrêté ministériel émis en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* à toutes les compagnies de chemin de fer pour rendre obligatoire l'utilisation des freins à main si un train est arrêté sur une pente en terrain montagneux après une utilisation d'urgence des freins à air. Cet arrêté est entré en vigueur immédiatement et le demeurera aussi longtemps qu'il le faudra.
- La publication dans la partie I de la *Gazette du Canada* de la réglementation proposée pour les enregistreurs vocaux et vidéo de locomotives qui précise les exigences techniques pour les compagnies ferroviaires d'installer ces dispositifs à bord de leurs locomotives.

Nous avons également proposé des règlements visant à améliorer la sécurité routière en exigeant que les transporteurs routiers et les conducteurs de véhicules commerciaux sous réglementation fédérale utilisent des dispositifs d'enregistrement électronique. Ces dispositifs permettent de suivre plus précisément le temps de conduite, aidant les conducteurs à rester dans les limites des heures de conduite autorisées et les empêchant de conduire en état de fatigue.

La qualité de vie des Canadiens — et la croissance future du Canada — est profondément liée à l'environnement. Transports Canada s'efforce d'augmenter le nombre de véhicules zéro émission (VZE) au Canada à l'aide du programme iVZE. Ce programme réduit les impacts environnementaux du transport en offrant des incitations pour encourager les Canadiens à acheter ou à louer des VZE.

La qualité des infrastructures de transport du Canada et l'efficacité de nos corridors commerciaux sont essentielles au succès des sociétés canadiennes sur le marché mondial. Pour soutenir la circulation efficace des marchandises, nous avons continué à investir dans les infrastructures de transport par l'intermédiaire du Fonds national des corridors commerciaux. En 2019, nous avons annoncé le financement de 42 projets, ce qui représente un investissement de 897 millions de dollars dans les infrastructures. Depuis le lancement du programme en 2017, nous avons financé plus de 80 projets, pour un investissement fédéral total de 1,7 milliard de dollars. Grâce à ce fonds, nous améliorons les transports, nous favorisons la croissance économique, nous diversifions le commerce et nous créons des emplois de qualité afin d'appuyer la classe moyenne.

À Transports Canada, nous reconnaissons la valeur de nombreuses perspectives. C'est pourquoi nous nous engageons en faveur de l'égalité des sexes et travaillons activement pour que notre main-d'œuvre soit diversifiée et inclusive. Nous continuerons de jouer un rôle de chef de file en appliquant des principes d'égalité des sexes à nos politiques, à nos programmes et à nos services.

Le Canada a fait face à des défis extraordinaires en 2019 et 2020 qui ont déjà mis à l'épreuve la force, la résilience et la capacité de notre système de transport.

L'année a commencé par plus de 50 blocus ferroviaires et leurs effets se sont fait sentir sur l'économie et le système de transport dans tout le pays.

Et maintenant, l'épidémie mondiale de COVID-19 a nécessité des mesures sans précédent pour protéger la sûreté et la sécurité du public et des travailleurs des transports. Ces mesures comprennent l'amélioration des pratiques de contrôle dans les secteurs aérien, maritime et ferroviaire, ainsi que des restrictions sur les personnes pouvant entrer dans le pays. En même temps, nous nous efforçons de faire en sorte que la chaîne d'approvisionnement continue à fournir aux Canadiens des biens essentiels.

Ces mesures constituent un élément essentiel du plan du gouvernement canadien visant à ralentir la propagation de la maladie et à aplatiser la courbe. Je suis reconnaissant de la patience et du soutien dont les Canadiens ont fait preuve face à cette situation sans précédent. À l'avenir, Transports Canada reste déterminé à créer un système de transport plus intelligent, plus écologique, plus sûr et plus sécuritaire qui maintiendra notre position de chef de file mondial.

J'espère que ce rapport vous fournira des informations utiles sur le système de transport canadien et sur le travail que nous faisons pour continuer à l'améliorer.

Cordialement,

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

LE 23 MAI 2018, LA LOI SUR LA MODERNISATION DES TRANSPORTS A REÇU LA SANCTION ROYALE.

L'adoption de cette loi met en place des mesures pour favoriser la croissance économique et renforcer la sécurité et la sûreté des Canadiens. Elle représente la première étape législative pour entreprendre les mesures qui font partie de Transports 2030.

CES CHANGEMENTS ONT EU SUR LE SYSTÈME DE TRANSPORT LES EFFETS SUIVANTS :



L'Office des transports du Canada a créé un ensemble de règles claires sur la façon dont les compagnies aériennes au Canada doivent traiter les passagers.

Les règles de propriété des compagnies aériennes de passagers ont changé d'une manière qui devrait probablement se traduire par une baisse des tarifs aériens.

Les aéroports peuvent payer l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien pour d'autres services afin d'améliorer l'expérience de contrôle de sécurité pour les passagers.



Les chemins de fer canadiens mettront des dispositifs d'enregistrement dans leurs locomotives pour enregistrer des renseignements sur les accidents, tout en protégeant la vie privée des employés des chemins de fer.



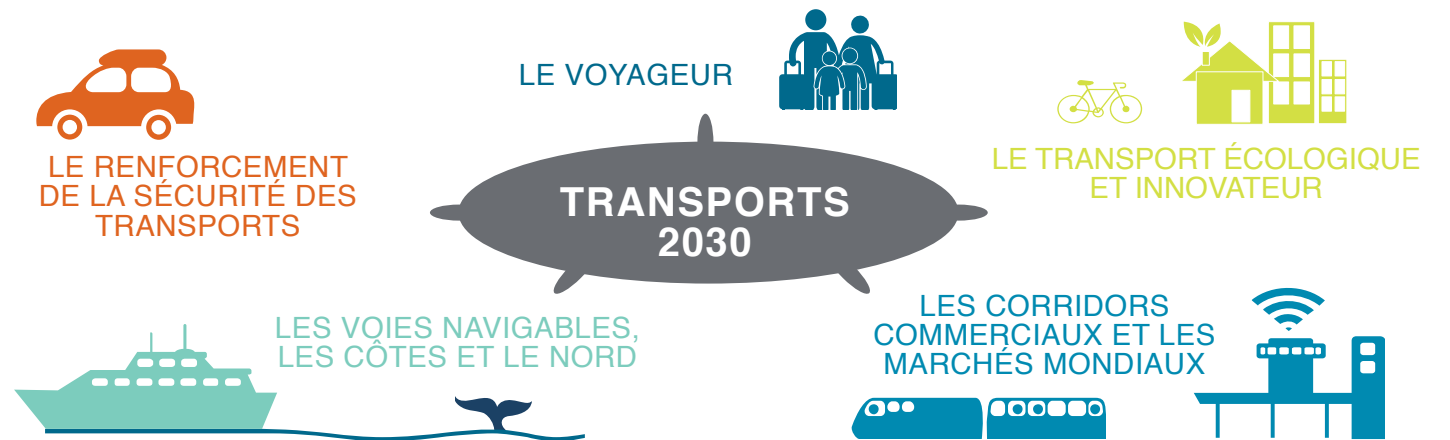
Les propriétaires de navire peuvent déplacer des conteneurs d'un endroit à l'autre au Canada (sur une base ne permettant pas de revenus) afin d'aider à remédier à la pénurie actuelle de conteneurs disponibles et de réduire les coûts commerciaux.

Les autorités portuaires canadiennes ont maintenant accès au 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 sûr, 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 :



PROJETS LIÉS AUX TRANSPORTS

Cette année, Transports Canada a lancé et développé des activités visant à soutenir Transports 2030.

PLAN NATIONAL DE PROTECTION DES OCÉANS

Un investissement de 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

Un investissement de 2,3 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

L'élaboration de stratégies, de règlements et de projets pilotes pour l'utilisation en toute sécurité des véhicules automatisés et connectés ainsi que des systèmes d'aéronefs pilotés à distance (drones).

CENTRE CANADIEN DE DONNÉES SUR LES TRANSPORTS

Un guichet unique pour des informations de grande qualité, opportunes et accessibles sur les transports. Le Centre fournit des liens vers des données sur les transports, tant nationaux qu'internationaux, des informations sur le fonctionnement du système de transport, ainsi qu'une carte avec des liens vers les principaux postes frontaliers terrestres, aéroports et ports du Canada. Il soutient la prise de décision fondée sur des données probantes en comblant les lacunes des données sur les transports, en renforçant les partenariats et en rendant les informations stratégiques sur les transports plus transparentes.

CADRE PANCANADIEN SUR LA CROISSANCE PROPRE ET LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

La cadre inclut l'élaboration de mesures telles que le système fédéral de tarification du carbone et la norme sur les carburants propres; réalisation de recherches et d'essais sur les technologies de transport propres pour tous les modes de transport. De plus, en 2019, un programme d'incitatifs de 300 millions de dollars pour les véhicules zéro émission (VZE) été lancé afin de rendre les VZEV plus abordables pour les Canadiens. En poursuite de l'élaboration d'un système de transport plus résilient au climat grâce à la mise en œuvre de deux initiatives d'adaptation de Transports Canada: projets l'initiative d'adaptation des transports dans le Nord et l'initiative d'évaluation des risques liés aux actifs de transport.

MESURES PRISES PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA

En 2019, Transports Canada a travaillé sur plusieurs projets destinés à faire progresser notre stratégie Transports 2030. Un élément clé de ce plan est la *Loi sur la modernisation des transports*, qui a reçu la sanction royale en mai 2018. Les changements réalisés en vertu de cette loi contribueront à améliorer la sécurité, la sûreté et l'efficacité du système de transport canadien.

Une des priorités de Transport 2030, le *Règlement sur la protection des passagers aériens*, est entré en vigueur en 2019. Publié en deux phases, ce règlement offre des protections claires, cohérentes, équitables et transparentes pour les passagers. Il définit également des normes claires de traitement et d'indemnisation pour les situations courantes, comme des retards, auxquelles sont confrontés les passagers aériens.

En 2019, Transports Canada a continué de mettre en œuvre plusieurs autres projets clés incluant le Plan national de protection des océans et le Fonds national pour les corridors commerciaux. En 2019, dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux, Transports Canada a achevé l'appel du Nord visant à combler à des besoins spécifiques dans le Nord canadien et l'appel continu ciblant des projets de diversification commerciale.

Accroître la sécurité et la sûreté du système de transport est extrêmement important. En août 2019, les changements à la *Loi sur la protection de la navigation* sont entrés en vigueur. Ces changements rétablissent les protections perdues pour les eaux navigables et incorporent des garanties modernes. Pour améliorer la sécurité des autobus scolaires, et plus particulièrement le port de la ceinture de sécurité, un groupe de travail d'experts a été créé sur la sécurité des autobus scolaires, coprésidé par Transports Canada et la Saskatchewan. Dans le secteur aérien, le Canada a été l'un des premiers pays à immobiliser au sol le Boeing 737 MAX-8 après le tragique accident d'Ethiopian Airline et le pays a mis en place des mesures de sécurité supplémentaires, au-delà de ce que les autres pays ont fait. En juin 2019, la législation permettant le transfert des services de contrôle de sécurité aéroportuaire fournis par l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, une société d'État à une entité indépendante et sans but lucratif, a reçu la sanction royale.

En termes de sécurité ferroviaire, la réponse du ministre Garneau à l'examen législatif de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* a été publiée en avril 2019. Dans sa réponse, les 16 recommandations du rapport sont acceptées et le ministre décrit une série de mesures visant à mettre en œuvre de nombreux aspects de ces recommandations.

En 2019, le gouvernement du Canada est demeuré engagé à réduire les impacts environnementaux du transport. Dans le cadre de ses initiatives, le Canada soutient le mandat du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA). Tout au long de 2019, Transports Canada a travaillé sur un nouveau règlement plus large qui intègre les obligations de compensation des émissions de carbone du CORSIA dans le droit canadien. En outre, le programme iVZE est entré en vigueur en mai 2019 et il offre un incitatif financier à tous ceux qui achètent ou louent un véhicule admissible à zéro émission. Transports Canada a aussi continué ses efforts afin d'élaborer et de mettre en œuvre des mesures d'amélioration pour protéger les populations de baleines en voie de disparition contre les impacts du transport maritime.

VOLUMES DES TRANSPORTS ET PERFORMANCE

L'année 2019 a été marquée par un ralentissement de la croissance économique, et des échanges commerciaux. Cela se reflète dans la demande de transport, où le trafic est resté relativement stable en 2019, par rapport à 2018. En retour, cette faiblesse de la demande a réduit la pression sur le réseau et elle a contribué à l'obtention d'indicateurs de performance solides au cours de l'année.

Par exemple, la croissance du trafic ferroviaire a beaucoup ralenti par rapport à 2018. En 2019, les volumes ont augmenté de 0,4 %, contre 5,4 % en 2018. Les volumes de produits forestiers et de potasse ont beaucoup diminué, tandis que les produits pétroliers et le minerai de fer ont augmenté par rapport à 2018. De leur côté, les volumes portuaires n'ont augmenté que de 1,1 % en 2019, ce qui correspond à la tendance générale. Les passages frontaliers des camions entre le Canada et les États-Unis ont diminué de plus de 3 % par rapport à l'année précédente. Tandis que le trafic de fret aérien dans les principaux aéroports a également diminué.

Au cours de l'année 2019-20, le système de transport a été confronté à des défis qui ont affecté les chaînes d'approvisionnement au Canada. Toutefois, le réseau s'est remis assez rapidement de ces perturbations et a démontré qu'il a repris son élan. En novembre 2019, une grève d'une semaine à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada a perturbé la circulation des marchandises au Canada. Des conditions météorologiques difficiles, telles que le froid extrême et les fortes pluies de l'hiver 2019-2020, ont entravé les opérations dans les ports et le long des lignes de chemin de fer. Les blocages de février 2020 ont aussi mis à mal le système de transport. Malgré ces événements ainsi que d'autres interruptions occasionnelles, le temps de transit de bout en bout des conteneurs et la durée d'immobilisation dans les ports sont restés inférieurs à la moyenne triennale pendant la majeure partie de l'année 2019.

Au Canada, le nombre de passagers internationaux, tous modes confondus, a augmenté pour atteindre 22,1 millions de voyages d'une ou plusieurs nuits, contre le record de 21,1 millions de voyages l'année précédente. Le nombre de passagers aériens voyageant à l'échelle nationale en 2019 est resté stable, tandis que le nombre de passagers aériens voyageant à l'échelle internationale a augmenté de 2,5 % par rapport à 2018.

ENVIRONNEMENT, SÉCURITÉ ET SÛRETÉ

De 2008 à 2017, les émissions de gaz à effet de serre (GES) du secteur des transports ont augmenté de 4 %. Cependant, certaines améliorations notables ont été apportées à chaque modes. Par exemple, l'intensité des émissions des transporteurs aériens canadiens a diminué de 18,4 % de 2008 à 2018. La croissance des émissions du secteur ferroviaire a été contenue à 3 % alors que le trafic de fret a augmenté de 19,4 % sur la période 2011-2017. Les émissions du transport routier, qui représentent 21 % des émissions totales de GES au Canada, ont augmenté de 12 % de 2005 à 2017, principalement en raison de l'augmentation du nombre de véhicules sur les routes, et du recours accru aux gros camions lourds.

Le Canada continue de disposer de l'un des réseaux de transport parmi les plus sûrs et les plus sécuritaires dans le monde entier. Les accidents de la route causant des décès ont diminué de manière constante au cours des 10 dernières années pour atteindre son plus bas en 2018, 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.



Le transport est un élément majeur de l'économie et joue un rôle important dans le bien-être des Canadiens. Il soutient le développement économique de nombreuses industries telles que les secteurs manufacturier et touristique. Le transport permet non seulement d'acheminer les produits finis canadiens vers les marchés nationaux et internationaux, mais aussi de transporter les matériaux brutes nécessaires aux entreprises canadiennes pour produire des biens. Le transport facilite le déplacement des personnes au sein des différentes communautés, des provinces et des pays entre eux, en surmontant les distances et les barrières géographiques. Le Canada est vaste et peu peuplé, avec des conditions météorologiques extrêmes et un climat qui se réchauffe deux fois au rythme mondial.¹ Assurer la circulation sécuritaire, sûre et efficace des marchandises et des passagers au Canada peut donc représenter un défi.

Dans ce contexte, Transports Canada surveille et produit des rapports sur l'état du système de transport du Canada en échangeant des données et des renseignements avec le public à l'aide de son principal véhicule, le Rapport annuel « Les transports au Canada ».

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.

Le rapport souligne le rôle du transport dans l'économie et il offre un aperçu des réseaux de transport nationaux et régionaux en termes d'infrastructures. Il décrit les principaux développements industriels et politiques en 2019, sous l'angle de l'efficacité, de la sûreté et de la sécurité, et de l'environnement. Le rapport évalue également la performance du système de transport canadien en 2019, en examinant l'utilisation et la capacité du système. Il se termine par un aperçu des tendances dans le secteur des transports en termes d'innovation.

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 signalés et les émissions de GES.

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'informations sur les transports](#).

Utilisation des données pour appuyer la prise de décision

Le Centre canadien de données sur les transports vise à promouvoir les discussions et la collaboration entre les principaux intervenants clés des secteurs public et privé afin d'appuyer la prise de décision à tous les échelons. Le Centre canadien de données sur les transports donne également accès à des données faisant autorité sur le transport multimodal et à des mesures de rendement du système de transport à l'aide du Carrefour de données et d'information sur les transports. Ce dernier donne actuellement un accès public à plus de 600 ensembles de données, à des indicateurs de trafic et de performance à l'échelle nationale, à des cartes interactives et à des rapports et des outils analytiques.

Transports Canada continuera à développer le Centre Canadien de données de transport et le Carrefour de données et d'information sur les transports afin d'ajouter un contenu nouveau pour la communauté des transports, y compris de meilleurs outils analytiques, une interactivité et une visualisation améliorées, ainsi que des projections plus détaillées sur la demande de transport afin d'éclairer les décisions d'investissement futures (infrastructures physiques et numériques).

Le centre continuera à servir le Canada et les Canadiens en travaillant avec les intervenants de l'industrie afin d'améliorer l'accès à des données faisant autorité et qui soutiendront la prise de décisions visant à optimiser le réseau de transport et à cerner les risques et les vulnérabilités.

Les Canadiens et les gouvernements sont mis à l'épreuve par une crise de santé publique sans précédent, dans laquelle un grand nombre des mesures les plus efficaces pour préserver la santé ont également de graves répercussions sur les activités économiques. Bien que l'objectif de ce rapport soit de fournir un aperçu de l'état du système de transport au Canada en 2019, les impacts de la pandémie de COVID-19 mondiale en 2020 ne peuvent être ignorés. Le Fonds monétaire international prévoit que la pandémie entraînera la pire contraction de l'économie mondiale depuis la Grande Dépression, renversant des décennies de gains et de croissances.

L'analyse d'impact suivante est basée sur les derniers développements au moment de la rédaction du rapport. Cet environnement complexe continue d'évoluer rapidement chaque jour et les impacts et les réponses du gouvernement sont très difficiles à prévoir.

IMPACT SUR LE COMMERCE CANADIEN EN DATE D'AVRIL 2020

La COVID-19 a eu un impact sur tous les secteurs de l'économie canadienne, y compris le commerce de détail, les services de transport (notamment le secteur aérien), l'énergie, le tourisme et la fabrication, qui ont enregistré de nombreuses fermetures d'entreprises, des pertes d'emplois élevées et une forte baisse de la production.

Alors que des pays ont restreint la circulation des personnes aux niveaux régional, national et transfrontalier, en général, les pays n'ont pas érigé de nouvelles barrières pour restreindre le commerce. Néanmoins, le commerce de marchandises au Canada a diminué, principalement en raison de l'évolution de la demande des consommateurs.

Nos exportations en vrac, tels que les céréales et les engrais, ont été relativement peu touchés étant donné qu'ils sont nécessaires dans la production de biens essentiels. En revanche, d'autres chaînes d'approvisionnement canadiennes, comme les produits manufacturés et l'énergie, ont connu un fort déclin. Du côté des importations, la baisse de production à l'étranger combinée à la diminution de la demande canadienne de produits étrangers, que ce soit pour les entreprises ou pour la consommation directe, a entraîné une baisse des flux de marchandises entrants au Canada.

Depuis février 2020, la Chine a traversé un ralentissement économique sans précédent, voyant sa production manufacturière chuter à son niveau le plus bas depuis au moins 2009. Ce pays est le deuxième partenaire commercial du Canada et le deuxième fournisseur d'intrants intermédiaires et de biens d'équipement (biens et services utilisés par les compagnies canadiennes pour produire d'autres biens et services). L'Europe, le Japon et la Corée du Sud, qui ont également connu une forte baisse de la production de biens, comptent également parmi les plus grands fournisseurs canadiens.

IMPACT ET DÉFIS POUR LE SYSTÈME DE TRANSPORT EN DATE D'AVRIL 2020

Les mesures canadiennes de lutte contre la pandémie et le ralentissement de l'économie ont entraîné une baisse significative de la demande de transport sur l'ensemble du réseau et posent de nouveaux défis aux transporteurs.

TRANSPORT AÉRIEN

Suite à l'introduction de différentes mesures limitant les voyages internationaux et nationaux en mars 2020, le nombre de passagers aériens a diminué de plus de 95 % par rapport aux niveaux normaux. Les transporteurs canadiens ont réduit significativement leurs opérations, Air Canada ayant cessé presque tous les vols internationaux

sur son réseau et plus de la moitié de ses vols nationaux. De même, WestJet, Air Transat, Porter et Sunwing ont suspendu une partie ou la totalité de leurs vols internationaux et nationaux. Les services de transport aérien de passagers vers les régions du Nord ont également été fortement réduits.

Les flux de trésorerie des compagnies aériennes canadiennes ont chuté à des niveaux proches de zéro, les obligeant à stationner des avions et à licencier plus de 30 000 employés. Certaines compagnies

¹ <https://changingclimate.ca/CCCR2019/fr/chapitre/enonces-principaux/>

aériennes ont profité de la Subvention salariale d'urgence du Canada pour réembaucher des employés pendant la durée du programme.

Les revenus des aéroports ont également été considérablement réduits. Beaucoup d'aéroports ont réagi par des fermetures complètes, des licenciements, des retards dans les dépenses d'investissement et la fermeture de terminaux. Certains prestataires de services aéroportuaires étaient également confrontés à des défis similaires.

Comme les avions de passagers transportent généralement du fret dans leur soute, la forte baisse du nombre de passagers a entraîné une réduction de la capacité de fret aérien, ce qui a fait augmenter les taux de fret. Cela a eu de graves conséquences pour certaines industries, notamment l'industrie des médicaments génériques qui fonctionne avec de faibles marges et qui est trop dépendante du transport aérien. Les compagnies aériennes de passagers se sont adaptées à ce changement et ont commencé à effectuer des vols de fret uniquement. La perte de trafic de passagers a fait perdre de l'argent aux transporteurs aériens du Nord lorsqu'ils fournissent des services de fret dans l'Arctique.

TRANSPORT MARITIME

Malgré une baisse de la demande en février et mars, la majorité des grands ports du Canada ont continué à faire état de conditions opérationnelles et financières relativement normales. Toutefois, en avril, le nombre d'annulation de navire annoncés dans les ports de l'Ouest et de l'Est a continué d'augmenter, les navires annulant à court préavis.

Sur la côte ouest, une baisse du trafic due au ralentissement de la production manufacturière en Asie début février et en mars était enregistrée. Les volumes de conteneurs en mars ont diminué de 40 % au port de Prince Rupert et de 13 % au port de Vancouver par rapport à l'année dernière. En raison du déclin des importations de conteneurs, une pénurie émergente de conteneurs vides a été signalée, ce qui affecte les exportations conteneurisées telles que les produits forestiers et les céréales spécialisées. En avril, le nombre des conteneurs entrants en provenance des principaux ports de Chine et d'autres pays asiatiques a commencé à augmenter. Ceci indique une reprise de la production et de l'expédition vers les ports de l'ouest du Canada.

Dans l'Est du Canada, les activités du port de Montréal étaient normales à la mi-avril, avec des volumes stables. En revanche, le port de Halifax, qui reçoit un grand nombre de conteneurs en provenance d'Asie et d'Europe, a commencé à constater moins de marchandises en provenance d'Europe. En ce qui concerne l'industrie domestique, il n'y a eu qu'un impact limité sur le trafic et les opérations sur la Voie maritime du Saint-Laurent.

La distanciation sociale a affectée la productivité de certains terminaux portuaires. Au port de Prince Rupert, les mesures d'éloignement empêchaient le chargement de plus d'un navire céréalier à la fois et entraînaient des retards dans la réduction de l'alignement des navires.

En ce qui concerne les traversiers nationaux, les exploitants des côtes Ouest et Est ont été confrontés à une réduction significative de la demande. Ceci a entraîné une diminution de service, des difficultés financières et des licenciements.

TRANSPORT ROUTIER ET FERROVIAIRE

Le transport de surface a été touché par le ralentissement de la production nord-américaine et la baisse de la demande de produits manufacturés. En conséquence, le trafic ferroviaire de marchandises, le volume des camions commerciaux à la frontière entre les États-Unis et le Canada et le trafic routier dans les grandes zones urbaines étaient tous bien en dessous des niveaux de 2019.

Comme pour les autres modes de transport, les chemins de fer ont dû licencier une partie de leur personnel. Ils ont également entreposé de wagons et de locomotives. De nombreuses entreprises de camionnage ont connu des difficultés financières en raison d'une forte baisse de leurs recettes.

Du côté des passagers, les réservations de VIA Rail ont diminué de plus de 95 %, avec seulement 10 trains par jour dans le corridor Québec-Windsor. Les services transcontinentaux ont été annulés jusqu'en mai et les services en régions éloignées fonctionnent selon un horaire réduit. Amtrak a pris des décisions

similaires, en réduisant ou en suspendant des services. D'autres transporteurs ferroviaires interurbains de passagers ont également été touchés, notamment les opérateurs du secteur du tourisme. Dans l'ouest du pays, le Rocky Mountaineer prévoit une suspension totale ou partielle de ses activités pour la saison 2020.

Les opérateurs de bus interurbains ont dû réduire considérablement, voire suspendre totalement leurs services à la suite de la COVID-19. L'industrie est en déclin depuis des décennies, de sorte que les retombées économiques de cette pandémie ne devraient que mettre en péril la viabilité financière des compagnies d'autobus au Canada.

MESURES PRISES PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA EN DATE D'AVRIL 2020

Afin d'assurer la sécurité du public et du système de transport, le gouvernement du Canada a pris des mesures plus strictes pour limiter la propagation du virus tout en veillant à ce que le système de transport continue à fonctionner le plus harmonieusement possible. Le Ministère a travaillé avec les gouvernements provinciaux et territoriaux pour mettre en œuvre des mesures politiques et économiques afin de s'assurer que le réseau de transport fonctionne efficacement pour soutenir l'approvisionnement en biens essentiels.

MESURES APPLIQUÉES AUX FRONTIÈRES ET AUX VOYAGES

Le 16 mars, le Canada fermait ses frontières internationales aux entrées étrangères non essentielles. Le 18 mars, le Canada et les États-Unis annonçaient la fermeture commune des frontières aux voyages non essentiels.

Dans ce contexte, les voyageurs jugés essentiels doivent subir un examen de dépistage des symptômes avant de monter à bord d'un vol à destination du Canada. Tous les vols internationaux sont dirigés vers l'un des quatre grands aéroports :

- Aéroport Toronto-Pearson
- Aéroport Montréal-Pierre Elliott Trudeau
- Aéroport international de Calgary
- Aéroport international de Vancouver

Cette pratique assure un dépistage adéquat et permet de limiter la propagation. En outre, chaque voyageur doit s'isoler pendant 14 jours à son entrée dans le pays. Transports Canada continue de surveiller et d'évaluer les risques associés au voyage pour les Canadiens.

Afin d'assurer la circulation sûre et efficace des biens essentiels à la frontière canado-américaine, toutes les catégories de camionneurs (citoyens canadiens, résidents permanents, travailleurs étrangers temporaires et conducteurs détenant un permis de travail) continueront d'être exemptées de la règle de s'isoler durant 14 jours et pourront traverser la frontière canado-américaine. Transports Canada a élaboré le plan d'exploitation maritime régional afin d'appuyer une approche globale et coordonnée visant à cerner et à atténuer les menaces de la COVID-19 pour les navires qui naviguent dans les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent.

Afin de limiter la propagation du virus dans les régions, les chemins de fer ont reçu pour instruction, en date du 30 mars, de soumettre les passagers à un dépistage des symptômes avant l'embarquement et de les informer qu'ils peuvent être soumis à un contrôle sanitaire à leur arrivée à destination.

AIDER LES CANADIENS À L'ÉTRANGER

Les Canadiens à l'étranger qui font face à des difficultés en raison de la crise ou ceux qui reviennent au pays se voient offrir un soutien du gouvernement par l'intermédiaire du Programme de prêt d'urgence COVID-19 pour les Canadiens à l'étranger. Ce programme offre des prêts aux personnes concernées en leur fournissant une aide financière immédiate pour faciliter leur retour au Canada en toute sécurité ou, si ce n'est pas possible pour le moment, en leur fournissant de l'argent pour payer les dépenses courantes jusqu'à ce qu'un retour soit possible.

En ces temps difficiles, le gouvernement s'est efforcé de rapatrier les Canadiens bloqués à l'étranger. Les frontières et les espaces aériens étant fermés dans de nombreux pays, toutes les solutions possibles ont été explorées. Plus de 16 000 Canadiens ont ainsi pu être rapatriés sur plus de 119 vols en provenance de 65 pays.

Affaires mondiales Canada offre également des services consulaires 24 heures sur 24 aux Canadiens à l'étranger par l'intermédiaire du Centre de surveillance et d'intervention d'urgence et de son réseau de missions.

MESURES DE SÛRETÉ ET DE SÉCURITÉ

Nouvelle réglementation temporaire

Conformément à l'approche adoptée par le gouvernement, Transports Canada a temporairement reporté l'approbation par le gouverneur en conseil de propositions réglementaires, à moins qu'elles n'entrent dans l'une des trois catégories suivantes :

- des propositions qui pourraient atténuer les risques associés à la COVID-19
- des propositions qui pourraient atténuer les effets de la COVID-19, ou
- des propositions à délai de réponse critique liées à la sûreté, à la sécurité ou à l'environnement

Transports Canada examine maintenant son Plan prospectif de la réglementation afin de décider quelle est la meilleure façon de prioriser le développement de projets réglementaires. Dans tous les cas, une attention équivalente sera portée aux répercussions que les règlements proposés pourraient avoir sur les Canadiens et l'économie.

Sécurité aérienne

Une série de mesures de réglementation de l'aviation a été introduite en mars 2020 pour faire face aux risques importants que COVID-19 pose à la sécurité aérienne et au public. Ces mesures comprenaient :

- effectuer un bilan de santé de tous les passagers avant l'embarquement et confirmer qu'ils ont en leur possession un couvre-visage acceptable avant l'embarquement;
- obliger tous les voyageurs à porter des masques ou des masques non médicaux pendant le contrôle de sécurité et en vol;
- refuser l'embarquement aux passagers symptomatiques et aux personnes qui n'ont pas en leur possession un couvre-visage acceptable;
- obliger les exploitants aériens opérant des vols transfrontaliers à :
 - o aviser tout ressortissant étranger embarquant sur un vol en provenance des États-Unis qu'il peut lui être interdit d'entrer au Canada en vertu d'une ordonnance d'urgence rendue en vertu de la Loi sur la mise en quarantaine;
 - o obtenir la confirmation des voyageurs qu'ils ont lu et s'engage à respecter les commandes d'urgence;
- obliger les exploitants aériens à refuser l'embarquement à un ressortissant étranger au départ de tout pays autre que les États-Unis, à moins qu'ils ne respectent l'une des exceptions approuvées;
- obliger les exploitants aériens opérant des vols intérieurs à :
 - o aviser les passagers qu'ils pourraient faire l'objet d'une mesure visant à empêcher la propagation de la COVID-19 prise par le gouvernement provincial ou territorial;
 - o refuser l'embarquement aux passagers qui font l'objet d'une ordonnance de santé publique provinciale ou locale;
- rediriger les vols commerciaux de passagers de l'étranger vers les aéroports de Vancouver, Calgary, Toronto-Pearson et Montréal-Trudeau; et
- délivrer des exemptions réglementaires en vertu du *Règlement de l'aviation canadien* en réponse aux besoins changeants de l'industrie.

Transports Canada collabore activement avec les intervenants du secteur de l'aviation pour gérer les défis auxquels il est confronté tout en continuant d'assurer la prestation sécuritaire des services essentiels, la réunification et les déplacements essentiels des Canadiens et en maintenant des chaînes d'approvisionnement vitales. Pour soutenir l'industrie aéronautique dans la mise en œuvre de ces mesures, Transports Canada a entretenu une communication continue avec les exploitants aériens, les aéroports et les associations, fournissant du matériel de communication, y compris du matériel d'orientation, des affiches et des questions fréquemment posées, qui pouvaient être partagés avec les voyageurs aériens. Les mesures du Ministère complètent celles élaborées par d'autres ministères, comme l'Agence de la santé publique du Canada, l'Agence des services frontaliers du Canada, Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada et Affaires mondiales Canada.

Sécurité routière

Transports Canada, en collaboration avec d'autres ministères, des représentants de l'industrie et des administrateurs provinciaux et territoriaux de la sécurité routière, a pris des mesures concrètes pour protéger les Canadiens qui doivent voyager par la route. Ces mesures comprenaient :

- Organiser des appels réguliers avec les provinces et les territoires, les associations industrielles, ainsi qu'avec d'autres ministères gouvernementaux par l'intermédiaire du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé afin de régler les questions relatives aux véhicules automobiles commerciaux, dont les défis logistiques posés par la fermeture des restaurants et des aires de repos, et l'accès aux équipements de protection individuelle.
- Discuter sur une base régulière avec des fonctionnaires du ministère américain des Transports afin de traiter des questions transfrontalières.
- Accélérer l'approbation des demandes de retour au Canada des Canadiens dans leur véhicule immatriculé aux États-Unis, suite aux restrictions imposées sur les voyages non essentiels entre les États-Unis et le Canada
- Donner des directives aux intervenants du secteur automobile concernant le non-respect des exigences de sécurité pour les véhicules automobiles (c'est-à-dire la notification des problèmes et des réparations) en raison de la COVID-19.
- Émettre l'[exemption relative au transport de marchandises essentielles](#) pour appuyer la réponse du Canada à la COVID-19 (24 mars 2020).
- Publier des [Lignes directrices fédérales pour assurer la sécurité des conducteurs et limiter la propagation de la COVID-19 dans l'exploitation des véhicules commerciaux](#) (2 avril 2020).
- Élaborer une lettre type de [Confirmation de l'emploi – travailleurs essentiels du transport](#) pour les voyages communautaires et interprovinciaux ainsi que les déplacements entre les États-Unis et le Canada (8 avril 2020).
- Publier des [Lignes directrices : Facteurs à prendre en considération quant au port de couvre-visage par les conducteurs de véhicules commerciaux et les passagers d'autobus intercommunautaires et d'autocars](#) (17 avril 2020).

Sécurité et sûreté maritimes

Transports Canada a mis en œuvre une série de mesures pour minimiser le risque de propagation de la COVID-19 et pour maintenir le mouvement essentiel des marchandises et des personnes, tout en assurant la sécurité du secteur maritime, notamment :

- Report du début de la saison des navires de croisière au Canada du 2 avril au 1er juillet 2020 à l'extérieur des eaux arctiques (avec possibilité de prolongation si nécessaire);
- Interdire à tout navire commercial autorisé à transporter plus de 12 passagers d'exercer des activités non essentielles jusqu'au 1er juillet dans les eaux australes canadiennes et jusqu'au 1er novembre dans les eaux arctiques (avec possibilité de prolongation si nécessaire);

- Obliger les navires à passagers et les traversiers essentiels à réduire leur capacité de transport de 50% ou à mettre en œuvre des mesures alternatives, décrites par l'Agence de la santé publique du Canada, pour empêcher la propagation de la COVID-19 parmi les passagers et l'équipage; et
- Prolongation de la période de validité des certificats du personnel maritime, afin d'accommoder les travailleurs qui peuvent ne pas avoir accès aux processus de renouvellement en raison des mesures d'atténuation communautaires entourant la COVID-19.

Sécurité ferroviaire

Au début de la pandémie, Transports Canada a pris un certain nombre de mesures pour atténuer les effets de la COVID-19 sur l'industrie ferroviaire et les travailleurs du Canada, qui fournit un service essentiel pour le transport de biens de consommation et produits aux marchés. Ces étapes comprenaient:

Coordination et engagement :

- Établissement d'appels réguliers avec des représentants des chemins de fer voyageurs et marchandises, de l'Association des chemins de fer du Canada ainsi que de l'Agence de la santé publique du Canada, de l'Agence des services frontaliers du Canada et de Travail Canada afin de cerner et de régler les problèmes à l'échelle de l'industrie au fur et à mesure qu'ils surviennent.
- Tenir des appels bilatéraux avec les entreprises si nécessaire pour résoudre des problèmes spécifiques.
- Tenir des appels réguliers avec des homologues provinciaux pour discuter des questions de compétence découlant de la COVID-19.
- Entretenir avec les autorités internationales (US Federal Railroad Administration) des conversations régulières afin de résoudre les problèmes transfrontaliers.
- Fournir des conseils aux compagnies ferroviaires interurbaines de voyageurs au Canada concernant les restrictions liées à la COVID-19 et le port du masque.
- Publier une lettre commune pour permettre aux employés soutenant les services essentiels dans l'industrie ferroviaire d'avoir la liberté de déplacement et d'être permis de travailler à l'intérieur et à travers les provinces.

Mesures réglementaires :

- Donner aux entreprises une flexibilité réglementaire afin de garantir que les conseils provenant des autorités de santé publique concernant les déplacements et les rassemblements ont été respectés.
- Promulguer un arrêté ministériel concernant les contrôles de santé des passagers des trains de voyageurs interurbains au Canada.
- Permettre des exemptions temporaires concernant les risques pour la santé liés au rassemblement du personnel ferroviaire en groupes pour renouveler ses qualifications et réduire le risque pour les travailleurs critiques pour la sécurité.
- Octroi d'exemptions temporaires à certaines règles reliées à l'existence de pénuries de main-d'œuvre et autres contraintes résultant de l'impact direct de la COVID-19 sur les activités des compagnies ferroviaires.

PLAN DE RELANCE ET AUTRES SOUTIENS FINANCIERS

Le gouvernement a pris plusieurs mesures pour s'assurer que les Canadiens et les entreprises touchés par la COVID-19 bénéficient d'un soutien en ces temps difficiles et sans précédent. Dans le cadre du Plan d'intervention économique du Canada pour répondre à la COVID-19, plus de 27 milliards de dollars seront mis à disposition sous forme d'aide directe. Plusieurs mesures sont actuellement en place pour aider ceux qui en ont besoin, dont en voici quelques exemples significatifs :

Soutien aux personnes

- La Prestation canadienne d'urgence (PIU) fournit 2 000 dollars toutes les 4 semaines pendant un maximum de 16 semaines aux travailleurs admissibles qui ont perdu leur emploi, qui gagnent moins de 1 000 dollars par mois, qui ont épuisé leurs prestations d'assurance-emploi ou qui sont incapables de trouver du travail en raison de la COVID-19
- Les travailleurs essentiels qui gagnent moins de 2 500 dollars par mois peuvent demander un complément de salaire. Cela offre un coup de pouce bien nécessaire à ceux qui travaillent si dur pour assurer la sécurité, la santé et l'alimentation des Canadiens pendant cette période
- Environ 550 \$ par famille grâce à une augmentation de la Prestation canadienne pour enfants
- Le Fonds de soutien aux communautés autochtones offre 305 millions de dollars pour répondre aux besoins immédiats des collectivités des Premières Nations, Inuits et Métis
- Des mesures de soutien financier supplémentaires sont disponibles pour ceux qui en ont le plus besoin par l'intermédiaire de divers canaux, tels que les foyers pour femmes, les banques alimentaires, l'aide aux jeunes et aux sans-abri

Soutien aux entreprises

- Les employeurs qui ont perdu 15 % ou plus de leurs revenus bruts peuvent demander la subvention salariale d'urgence du Canada (SSUC), qui couvre jusqu'à 75 % du salaire d'un employé, soit jusqu'à 847 \$ par semaine. Ce soutien est en place du 15 mars au 6 juin
- Le Programme de crédit aux entreprises (PCE) est accessible aux entreprises, et il offre des prêts directs et d'autres formes de soutien financier. Ce programme est accessible par l'intermédiaire d'un prêteur principal
- La Subvention salariale temporaire de 10 % est un autre programme d'allègement, disponible pendant trois mois, et permet aux employeurs admissibles de réduire le montant de la réduction salariale versé à l'Agence du revenu du Canada
- Le programme de travail partagé est prolongé de 36 à 72 semaines. Ce programme offre un soutien du revenu aux employés admissibles à l'assurance-emploi qui réduisent volontairement leurs heures de travail en raison de mesures échappant au contrôle de leur employeur

Une aide pouvant atteindre 17,3 millions de dollars a été annoncée pour les transporteurs aériens afin d'assurer un approvisionnement continu en nourriture, en fournitures médicales et autres biens et services essentiels aux communautés éloignées ou desservies par avion.

Le gouvernement continue de surveiller et de prendre des mesures concernant les difficultés rencontrées par les Canadiens et les entreprises touchées par la Covid-19.

Une série complète de mesures est disponible sur la page Web du [plan d'intervention économique du Canada pour répondre à la COVID-19](#).



RÔLE DES TRANSPORTS DANS L'ÉCONOMIE

DANS CETTE SECTION

- LE TRANSPORT FAVORISE LA CROISSANCE ÉCONOMIQUE
- LE TRANSPORT FAVORISE LE COMMERCE
- LE TRANSPORT FAVORISE LA MOBILITÉ

FAITS SAILLANTS

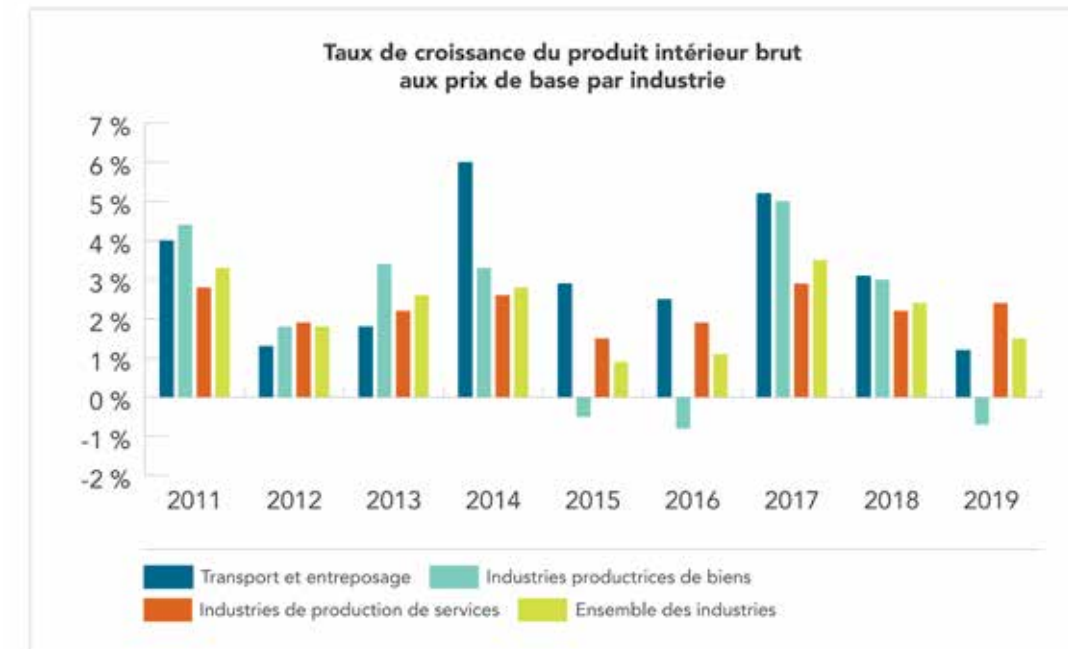
- En 2019, le produit intérieur brut du secteur du transport et de l'entreposage a augmenté plus rapidement (3,2 %) que celui de l'ensemble des industries au Canada (2,0 %).
- En 2019, le total des dépenses des ménages pour le transport (y compris les assurances) s'élevait à 205,8 milliards de dollars, soit la deuxième dépense en importance après le logement.
- En 2019, le commerce international total de marchandises s'élevait à 1 195 milliards de dollars, une augmentation de 1,2 % par rapport à 2018.

LE TRANSPORT FAVORISE LA CROISSANCE ÉCONOMIQUE

Le transport et l'entreposage sont importants pour l'économie canadienne. Les mesures traditionnelles du produit intérieur brut (PIB) ne tiennent compte que des activités économiques directement liées aux transports commerciaux ou pour compte d'autrui. 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 (en d'autres termes, l'expéditeur utilise ses propres véhicules pour déplacer les marchandises). Selon les données du Compte économique canadien des transports de 2014, la contribution du secteur des transports était de 153,4 milliards de dollars, soit 8 % du PIB.

En 2014, la production de services de transport par les ménages (en d'autres termes, la production de services de transport par les membres d'un ménage pour leur propre consommation, comme conduire une voiture au travail) a augmenté le PIB canadien total de 58,3 milliards de dollars. Les industries non liées aux transports (telles que l'industrie manufacturière, le commerce de gros et la construction) ont produit 41,5 milliards de dollars de services de transport pour compte propre, soit 30 % de l'offre intérieure totale de transport.

Selon les mesures traditionnelles du PIB, le secteur représentait 4,5 % du PIB (89 milliards de dollars) en 2019. Au cours de l'année écoulée, le secteur a connu une croissance de 1,2 % en termes réels, soit un peu moins que le taux de croissance de l'ensemble des industries (1,5 %), mais le taux de croissance annuel composé du PIB dans le secteur des transports au cours des cinq dernières années (3,4 %) dépasse celui de l'ensemble



de l'économie (2 %).

Bien que l'industrie du transport et des entrepôts ne représente que 4,5% du PIB, elle soutient l'activité dans d'autres industries. Le secteur manufacturier, par exemple, dépend fortement des services de transport pour apporter des intrants et livrer des marchandises sur les marchés. C'est également le cas pour les industries de gros et de détail.

En 2019, le chiffre final du total des dépenses des ménages pour le

transport (y compris les assurances) s'élevait à 205,8 milliards de dollars, ce qui en fait la deuxième catégorie de dépense la plus importante après le logement. La consommation du transport par les ménages a augmenté de 2,4 % par an en moyenne de 2014 à 2018 et les dépenses globales ont augmenté au même rythme. Les dépenses des ménages pour les voyages personnels représentaient environ 11 % du PIB.

En 2019, 972 600 employés (y compris les travailleurs indépendants) travaillaient dans le secteur du transport et de l'entreposage, une hausse de 5,7 % par rapport à 2018. Les emplois dans les secteurs du transport et de l'entreposage représentent environ 5 % de tous les emplois, une part qui est restée stable au cours des vingt dernières années.

PÉNURIES DE MAIN-D'ŒUVRE

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 certains groupes professionnels. Les intervenants du secteur des transports ont déjà fait part de leurs préoccupations concernant la pénurie de main-d'œuvre et les conséquences négatives potentielles sur leur compétitivité.

Le marché du travail dans ce secteur montre des signes de tension, avec un taux de chômage en baisse au cours de la dernière décennie et qui reste inférieur à la moyenne nationale (3,2 % contre 5,7 % en 2019). Le rapport entre le chômage et les postes vacants dans le secteur des transports a également diminué au cours des années précédentes et il est resté inférieur à la moyenne nationale en 2019 (1,9 contre 3,4).

Ce ratio est utilisé pour évaluer si l'offre de main-d'œuvre est excédentaire ou insuffisante, les valeurs moindres indiquant un nombre inférieur de chômeurs par poste vacant. Toutefois, cette situation tendue sur le marché du travail ne s'est pas traduite par une croissance significative des salaires. Le salaire horaire moyen dans le secteur a augmenté à un rythme inférieur à celui du secteur industriel en 2019 (1,9 % contre 3,4 %) et au cours des cinq dernières années (2,4 % contre 2,6 %).

RÔLE DES TRANSPORTS DANS L'ÉCONOMIE

Selon Emploi et développement social Canada, des écarts importants entre l'offre et la demande de main-d'œuvre devraient se matérialiser pour certaines professions du transport au cours de la prochaine décennie, notamment pour les conducteurs de camions. Cela peut être attribué entre autres à la structure démographique de l'industrie. Les conducteurs de camions sont plus âgés que la moyenne nationale, ce qui signifie qu'une grande proportion partira à la retraite dans les dix prochaines années.

Selon le recensement de 2016 de Statistique Canada, 40 % de la population active nationale est âgée de 45 à 64 ans, contre 50 % dans le secteur des transports. Les jeunes travailleurs (moins de 25 ans) représentaient 14 % de l'ensemble des travailleurs dans toutes les industries, tandis que cette part tombait à 7 % dans le secteur du transport et de l'entreposage. Les femmes sont également nettement sous-représentées dans l'industrie du transport, les hommes représentant plus de 75 % de la main-d'œuvre. Les immigrants, mais surtout les immigrants récents et les autochtones, étaient également sous-représentés dans la plupart des professions menacées de pénurie de main-d'œuvre, notamment dans les secteurs du transport routier, du transport en commun et du transport aérien.

L'incapacité à combler le manque de main-d'œuvre pourrait avoir un impact négatif sur l'industrie des transports elle-même, mais aussi sur les industries canadiennes qui dépendent de ce secteur pour accéder aux marchés nationaux et internationaux.

COMPÉTITIVITÉ

L'indice de compétitivité mondiale du Forum économique mondial est un indicateur annuel de rendement relatif à différents déterminants de la productivité et de la croissance économique. Les infrastructures de transport, un des moteurs de la compétitivité, sont incluses dans la mesure de l'indice et elles permettent de comparer la qualité des infrastructures de transport au Canada à celle d'autres pays.

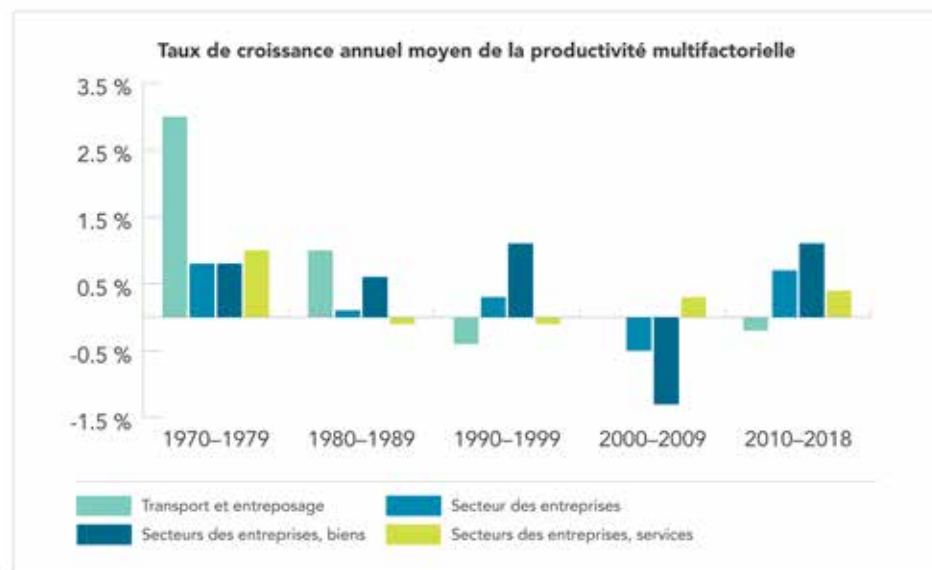
Dans l'ensemble, le Canada s'est classé 14e en 2019 avec un score de 79,6, proche du meilleur score de 84,8, celui de Singapour. Il a perdu deux rangs et 0,3 point par rapport à 2018, en partie à cause des tensions commerciales qui affectent la compétitivité du Canada.

En termes d'infrastructures de transport, le Canada se classe 32e et obtient un score de 65,7 (bien en dessous du niveau 100, un état idéal où une composante de l'index cesse d'être une contrainte à la croissance de la productivité). Ce score met en évidence les domaines à améliorer, notamment la qualité des infrastructures routières ainsi que l'efficacité des services ferroviaires et portuaires. En revanche, la connectivité routière (98,7) ainsi que la connectivité aéroportuaire (96,3) ont toutes deux obtenu un score très élevé, avec peu de marge d'amélioration.

PRODUCTIVITÉ

La productivité multifactorielle mesure l'efficacité avec laquelle les intrants de production, comme le travail et le capital, sont utilisés dans la production. Statistique Canada surveille la productivité multifactorielle du Canada.

Ces dernières années, le secteur du transport et de l'entreposage a atteint un plateau. Au cours de la période 2010-2018, la PMF a diminué à un taux annuel moyen de 0,2 %, contre une augmentation de 0,7 % pour l'ensemble du secteur des entreprises.



RÔLE DES TRANSPORTS DANS L'ÉCONOMIE

En revanche, la productivité du travail dans le secteur du transport et de l'entreposage a augmenté au cours de la même période à un taux de croissance annuel moyen plus rapide que dans le secteur des entreprises, soit 1,9 % contre 1,2 %. En outre, la productivité du travail de certains sous-secteurs de l'industrie, tels que le transport aérien et ferroviaire, a nettement dépassé celle du secteur des entreprises, avec des taux de croissance annuels moyens de 5,7 % et 5,1 %.

LE TRANSPORT FAVORISE 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 168 milliards de dollars en 2018, soit une hausse de 4,0 % par rapport à 2017.

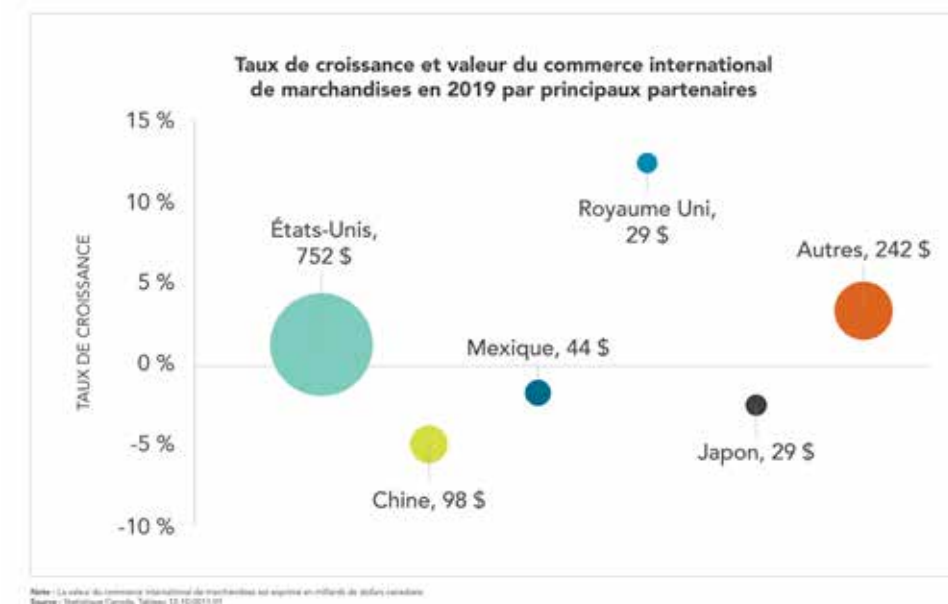
En 2019, les échanges internationaux de marchandises s'élevaient à environ 1 200 milliards de dollars, soit une augmentation de 1,2 % par rapport à 2018, et représentait la valeur la plus élevée du commerce total jamais enregistrée.

Les États-Unis restent le principal partenaire commercial du Canada, avec un commerce total de 752 milliards de dollars (447 milliards de dollars exportés, 305 milliards de dollars importés), en hausse de 1,3 % par rapport à 2018. Les États-Unis ont représenté 63 % du commerce canadien total en 2019, une part qui est restée stable au cours des dix dernières années.

Outre les États-Unis, les cinq principaux partenaires commerciaux du Canada en 2019 étaient la Chine, le Mexique, le Japon et le Royaume-Uni. Ces quatre derniers pays représentaient 16,8 % du commerce international total du Canada en 2019.

Transports Canada aide Affaires mondiales Canada à faire progresser les priorités et les intérêts du Canada en matière de politique commerciale, notamment la négociation d'accords commerciaux et d'investissement. Transports Canada joue un rôle important pour s'assurer que le Canada dispose des services et de l'infrastructure de transport nécessaires pour connecter les produits et les entreprises canadiennes aux marchés internationaux, sans compromettre la sécurité et la sûreté des voyageurs.

Les accords de libre-échange récemment conclus comprennent l'Accord Canada-États-Unis-Mexique, l'Accord économique et commercial global Canada-UE et l'Accord global et progressif de partenariat transpacifique. En mars 2019, le Canada avait 14 accords de libre-échange en vigueur avec 51 pays, représentant les deux tiers de l'économie mondiale. Le Canada est également le seul pays du Groupe des Sept (G7) à avoir conclu des accords de libre-échange avec tous les autres membres du G7, reliant les entreprises canadiennes à plus de 1,5 milliard de consommateurs dans le monde.



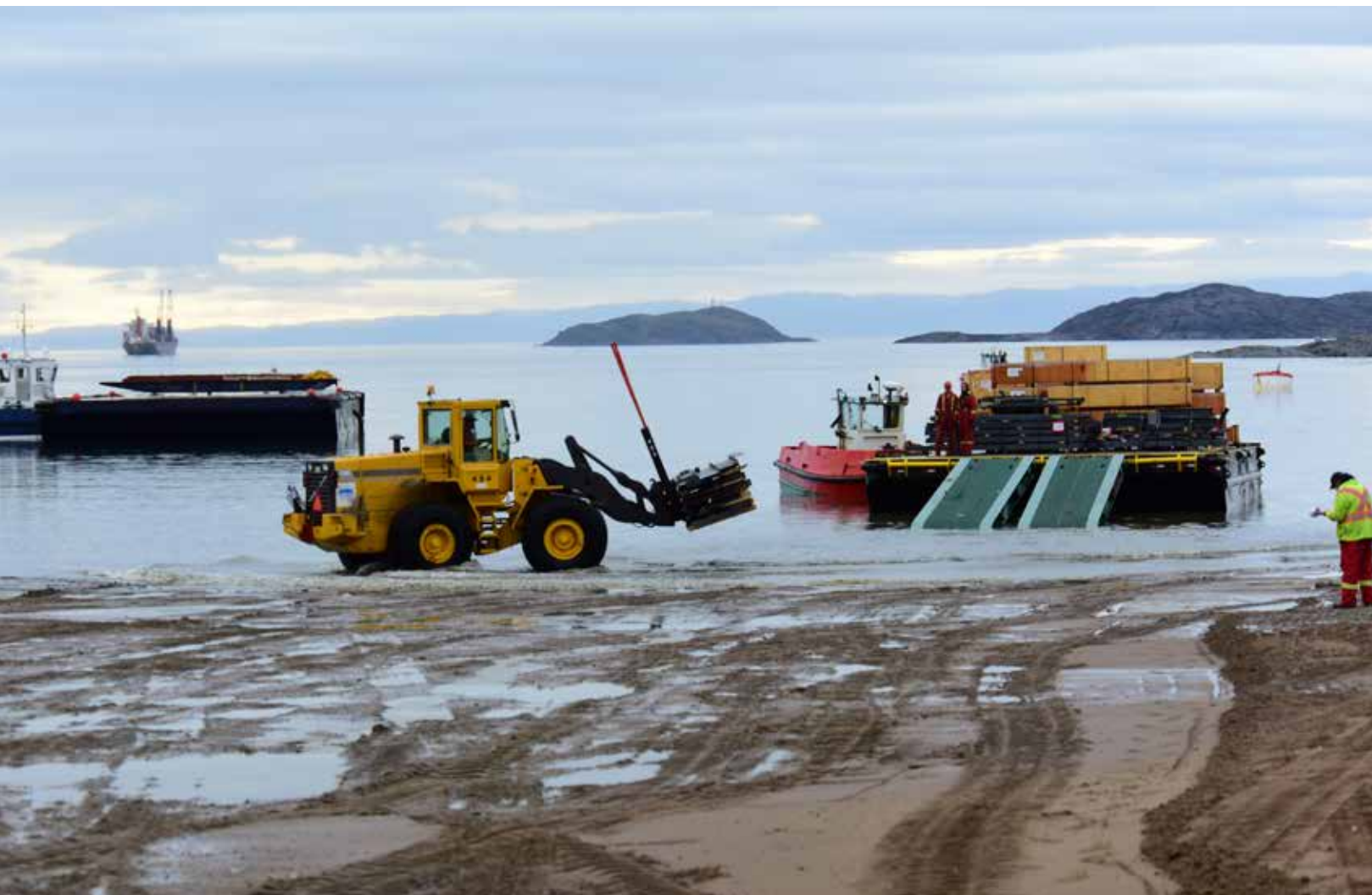
RÔLE DES TRANSPORTS DANS L'ÉCONOMIE

LE TRANSPORT FAVORISE LA MOBILITÉ

Selon le recensement de 2016, les gens consacraient 5 % de leur journée (équivalent à 1,2 heure) à aller et venir pour leurs activités.

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, la durée moyenne des trajets était de 26,2 minutes, soit une minute de plus qu'en 2011. Depuis lors, le nombre de travailleurs qui ont passé plus de 60 minutes à se rendre au travail a augmenté de près de 5 %, en raison notamment de l'augmentation du temps passé dans la circulation.

Les Canadiens ont davantage voyagé en 2019. Le nombre de passagers voyageant vers des destinations internationales a augmenté de 18 % 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 50 %, par rapport à 12 % pour les destinations américaines au cours de la même période. En ce qui concerne le Canada, les arrivées de touristes ont augmenté de 21 %. Le transport de surface a diminué tandis que l'utilisation du transport aérien a augmenté.



SYSTÈME DE TRANSPORT CANADIEN

DANS CETTE SECTION

➤ RÉSEAU DE TRANSPORT NATIONAL DU CANADA

- Réseau routier
- Réseau ferroviaire
- Réseau maritime
- Réseau aérien
- Réseau de transport en commun

➤ SYSTÈMES DE TRANSPORT RÉGIONAUX

- Ouest du Canada
- Centre du Canada
- Est du Canada
- Nord du Canada

➤ FONDS NATIONAL DES CORRIDORS COMMERCIAUX

FAITS SAILLANTS

- Le réseau de transport du Canada repose sur des infrastructures clés qui permettent d'acheminer de manière sûre et efficace les marchandises vers les marchés et les personnes entre les pays, les régions et les collectivités.
- En 2019, il y a eu deux appels de propositions dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux; un appel du Nord visant à combler des besoins spécifiques des territoires du Nord et un appel continu axé sur la diversification commerciale.
- La géographie unique du Nord canadien crée certains défis pour le transport des passagers et des marchandises, ce qui nécessite un système de transport tout aussi unique.

RÉSEAU DE TRANSPORT NATIONAL DU CANADA

Le vaste réseau de transport du Canada est constitué de lignes ferroviaires, de routes, de voies navigables et d'aéroports. Ces infrastructures de transport fondamentales permettent aux personnes et aux biens de se déplacer à travers le pays, entre les communautés urbaines et rurales, ainsi qu'à destination et en provenance des pays et marchés internationaux. Cette section présente un aperçu des réseaux de transport nationaux et régionaux du Canada.



RÉSEAU ROUTIER

RÉSEAU ROUTIER DU CANADA



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

Comme le montre la carte à la page précédente, le réseau routier national est surtout constitué de liaisons routières interprovinciales et internationales.^{[2][3]}

En 2018, 25 millions de véhicules automobiles routiers étaient immatriculés au Canada, en hausse de 2,0 % par rapport à 2017 et de 17,2 % par rapport à il y a 10 ans :

- Environ 92 % étaient des véhicules pesant moins de 4 500 kilogrammes, principalement des automobiles, des camionnettes, des véhicules utilitaires sport et des minifourgonnettes.
- 4,4 % étaient des camions moyens et lourds pesant 4 500 kilogrammes ou plus.
- 3,3 % étaient d'autres véhicules tels que des bus, des motos et des cyclomoteurs.

En date de décembre 2019, on dénombrait 220 196 entreprises dont l'activité principale était le camionnage, dont 72 150 avec des employés et 148 046 sans employés. L'industrie du camionnage 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 logistiques.

Les entreprises de camionnage étaient principalement concentrées dans quatre provinces :

- Ontario (44,0 %)
- Québec (18,1 %)
- Alberta (14,1 %) et
- Colombie-Britannique (12,9 %)

L'industrie du camionnage peut être divisée en trois principaux types d'activités :

1. Services de camionnage pour le compte d'autrui, qui regroupent deux grandes catégories :
 - a. Chargement partiel, c'est-à-dire le transport de marchandises de relativement petite taille provenant de différents expéditeurs dans un camion
 - b. Chargement complet, c'est-à-dire le transport d'une cargaison provenant d'un seul expéditeur dans un camion
2. Services de messagerie, qui se spécialisent dans le transport de colis. En date de décembre 2019, on dénombrait 16 909 entreprises dont le principal secteur d'activité était la prestation de services de messagerie
3. Transporteurs privés, c'est-à-dire des entreprises qui gèrent un parc de camions et de remorques pour transporter leurs propres marchandises (p. ex. Walmart, Costco). Actuellement, Transports Canada ne suit pas cette partie de l'industrie du camionnage, car elle ne constituait pas l'activité principale de ces entreprises non liées au transport

En 2017, le Réseau routier national du Canada (LNH) comptait plus de **38 098** voies-kilomètres, dont :

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

L'Ontario, le Québec, la Saskatchewan, et l'Alberta représentent plus de **75 %** de la longueur totale des routes

il existe plus de **1,13 MILLION** de kilomètres de voies équivalentes à deux voies publiques au Canada

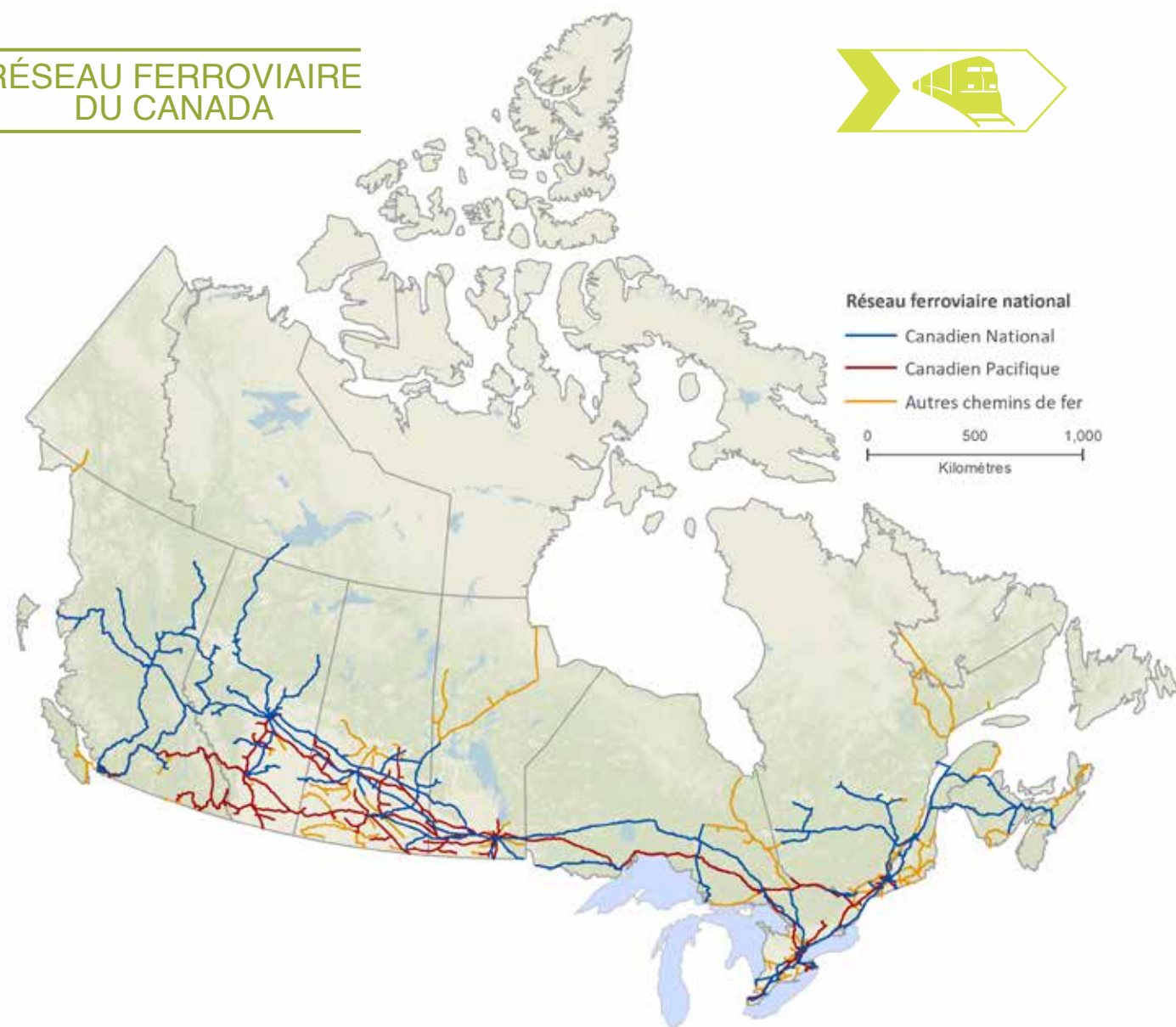
environ **40 %** du réseau routier est pavé

² 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.
³ Un kilomètre de voie mesure le nombre de voies de circulation sur chaque tronçon de route.



RÉSEAU FERROVIAIRE

RÉSEAU FERROVIAIRE DU CANADA



Les activités ferroviaires 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. Le Canada dispose d'un réseau ferroviaire étendu utilisé pour transporter principalement des marchandises à destination et en provenance des États-Unis et des marchés internationaux via les ports côtiers, ainsi que des passagers dans tout le Canada.

SECTEUR DU FRET

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

Le Canada compte deux grandes compagnies de chemin de fer de marchandises de catégorie I, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et la Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique (CP). De grands transporteurs basés aux États-Unis opèrent également au Canada, tels que 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.

La 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.

Sur le plan de l'équipement, les transporteurs ferroviaires de catégorie I exploitaient en 2018 :

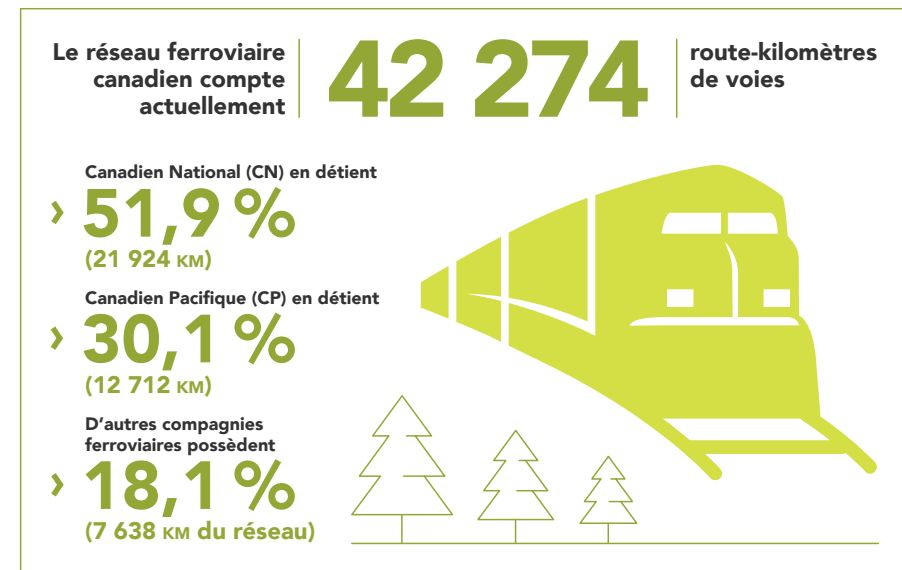
- 2 419 locomotives
- 52 396 wagons, surtout des wagons-trémies, des wagons couverts, des wagons plats et des wagons-tombereaux, et
- 480 wagons de passagers

Il y a 70 entreprises qui relèvent de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. Parmi elles, 26 sont des compagnies de chemin de fer fédérales, qui doivent également détenir un certificat d'aptitude délivré par l'Office des transports du Canada. En outre, il existe plusieurs chemins de fer de courtes lignes réglementés par la province ou le fédéral, 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 chemins de fer d'intérêt local transportent une valeur de 20,3 milliards de dollars en marchandise en provenance ou en direction des réseaux ferroviaires continentaux, tels que CN et CP, et des ports et terminaux.

SECTEUR DES VOYAGEURS

Le secteur ferroviaire de transport de passagers se limite au transport interurbain, de banlieue et touristique. 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, fondée en 1977, qui fournit des services ferroviaires voyageurs nationaux au pays au nom du gouvernement du Canada. La société exploite principalement des infrastructures partagées appartenant à des entreprises de transport ferroviaire de marchandises. La plupart de ses services se trouvent 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 2019, VIA Rail a assuré 458 départs par semaine sur un réseau de 12 500 km.

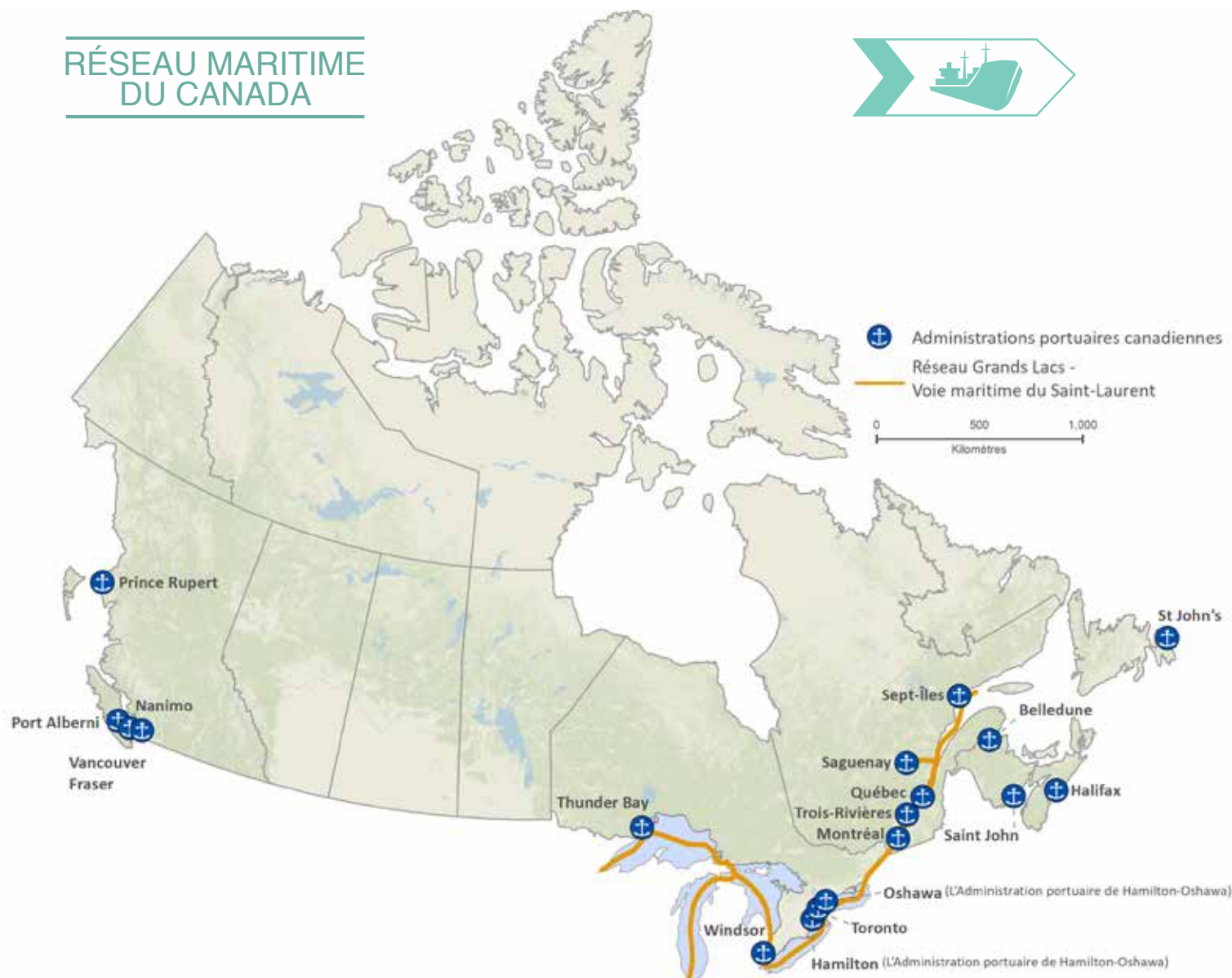
En plus des chemins de fer d'intérêt local axés sur le transport de marchandises, d'autres chemins de fer d'intérêt local fournissent des services de transport de passagers, tels que le Rocky Mountaineer Railway.





RÉSEAU MARITIME

RÉSEAU MARITIME DU CANADA



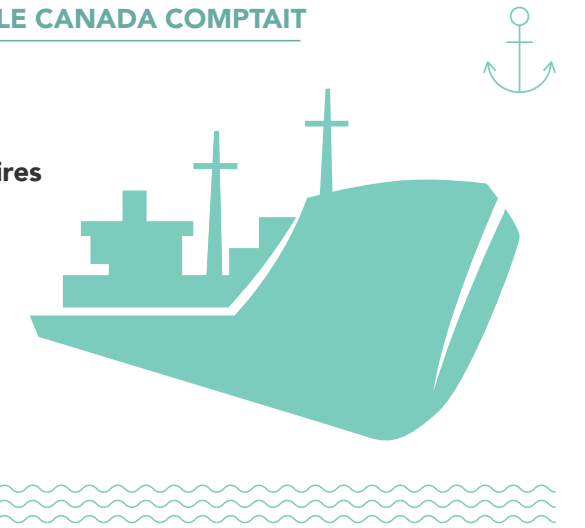
Les ports canadiens sont les principaux points de sortie des marchandises canadiennes vers les marchés étrangers et les principaux points d'entrée des produits manufacturés importés en conteneurs. Ils sont aussi des plaques tournantes importantes, reliant les lignes côtières canadiennes aux marchés intérieurs canadiens et américains, vers lesquels les marchandises sont expédiées par chemin de fer et par camion.

Transports Canada encadre deux catégories de ports : 17 ports gérés indépendamment par les administrations portuaires canadiennes (voir la carte à la page précédente) et 40 installations portuaires actuellement détenues et exploitées par Transports Canada.

Les bâtiments immatriculés au Canada sont actifs dans les activités commerciales intérieures, transportant environ 98 % du tonnage national par bateau. Ces bâtiments s'emploient également à faciliter le commerce entre le Canada et les États-Unis. En revanche, les flottes immatriculées à l'étranger transportent des marchandises vers des destinations internationales en dehors des États-Unis et depuis celles-ci. 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.

EN DÉCEMBRE 2019, LE CANADA COMPTAIT

- › **555** installations portuaires
- › **883** ports de pêche
- › **127** ports de plaisance



Il existe une grande diversité dans les services de transport maritime au Canada, desservis par des bâtiments adaptés à chaque marché.

En 2019, la flotte immatriculée au Canada (bâtiments d'une jauge brute supérieure à 1 000 et plus) comprenait 203 navires pour une jauge brute totale de 2,3 millions de tonnes.^[4]

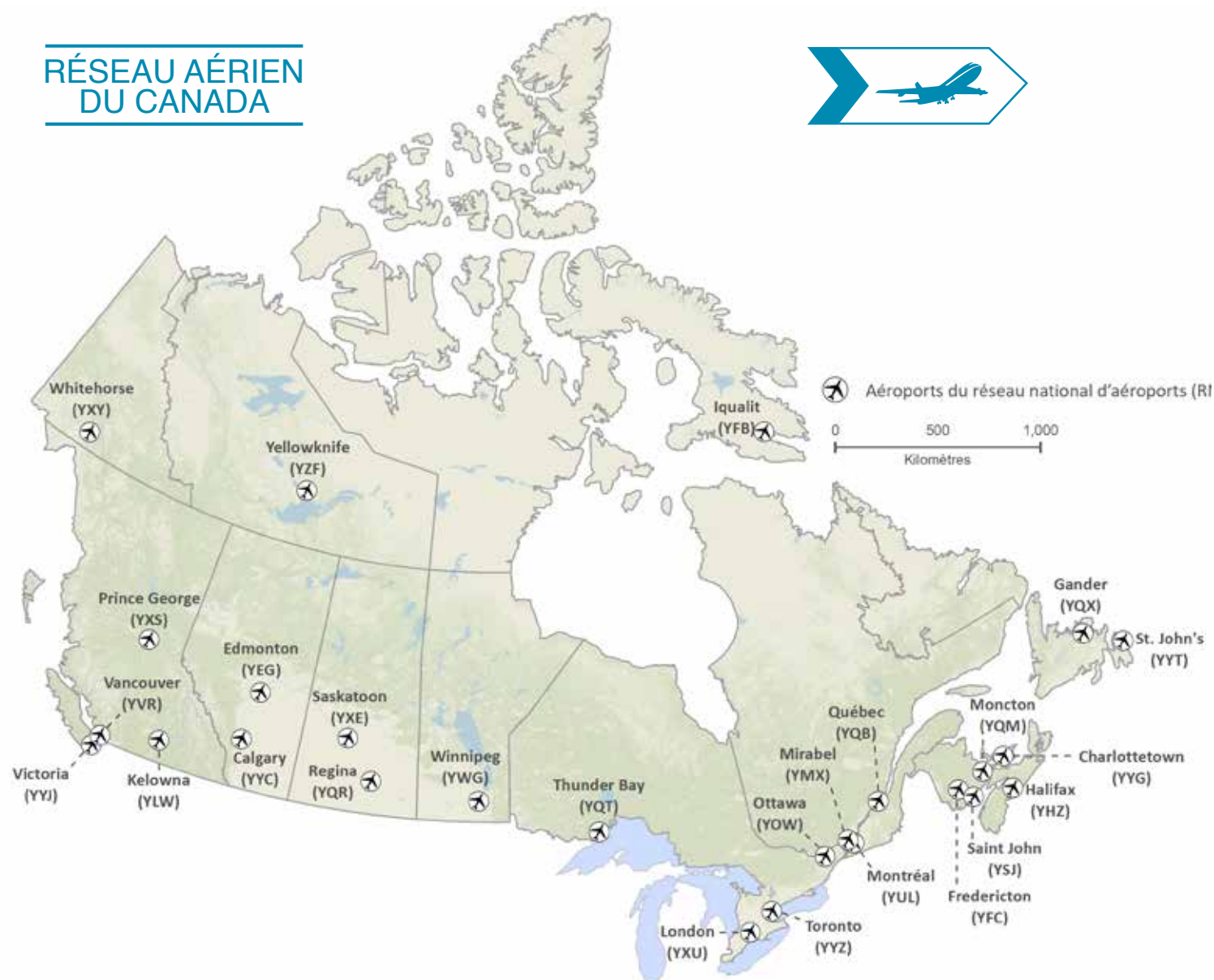
Il existe également un certain nombre de services de transport de passagers côtiers partout au Canada. Les traversiers au Canada constituent un important lien de ravitaillement et de transport et ils jouent un rôle vital pour les collectivités côtières et insulaires, ainsi que pour celles séparées par des traversées de rivières ou de lacs où les traversées n'ont pas de lien terrestre. Les membres de l'Association canadienne des traversiers, qui comprend toutes les grandes lignes de traversiers au Canada, transportent plus de 53 millions de passagers et plus de 21 millions de véhicules annuellement.

4 Au 15 septembre 2019, inclut les navires passagers et cargos qui sont actifs et autopropulsés. N'inclut pas les navires de pêche, les plates-formes, les navires de travail, les barges et les remorqueurs, les embarcations de plaisance ou les navires non classifiés.



RÉSEAU AÉRIEN

RÉSEAU AÉRIEN DU CANADA



Le système de transport aérien du Canada relie le pays au monde entier et transporte des passagers à travers le pays sur 18 millions de km² et six fuseaux horaires.

L'espace aérien du Canada est géré par NAV CANADA, une société privée à but non lucratif qui possède et exploite le système de navigation aérienne civile du Canada. Cette société exploite des tours de contrôle aérien dans 40 aéroports et des stations d'information de vol dans 55 aéroports.

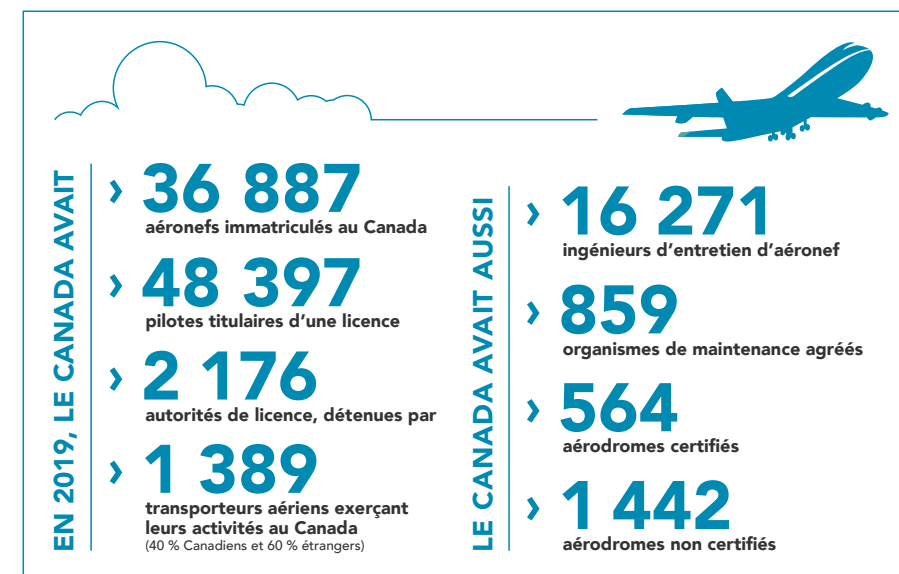
Voir l'[annexe A](#) pour une représentation détaillée du réseau d'aéroports national.

Le Supplément de vols – Canada et le Supplément hydroaérodromes – Canada font état de 1 994 sites certifiés et enregistrés en 2019, ainsi que 12 sites d'atterrissage militaires.^[5] Les sites sont divisés en quatre catégories :

- 341 hydroaérodromes pour hydravions et avions à skis
- 417 hélicoptères
- 1 248 aérodromes terrestres pour des aéronefs à voilure fixe

AIR CANADA

En 2019, le réseau domestique d'Air Canada, exploité par sa ligne principale et par Air Canada Express, représentait 54 % du nombre de sièges-kilomètres disponibles sur le marché aérien national.^{[6][7]} Air Canada, Air Canada Express et Air Canada Rouge exploitent en moyenne 1 531 vols réguliers par jour. Le réseau d'Air Canada comprend trois centres (Toronto, Montréal et Vancouver). Il a fourni des services passagers réguliers vers 62 destinations canadiennes, 56 destinations américaines et 99 autres destinations étrangères sur six continents.



En date de décembre 2019, Air Canada disposait d'une flotte de 188 aéronefs, tandis qu'Air Canada Express exploitait 146 aéronefs et Air Canada Rouge exploitait 64 aéronefs.

WESTJET

En 2019, WestJet et WestJet Encore représentaient 32 % des sièges-kilomètres disponibles sur le marché aérien domestique. WestJet et WestJet Encore ont assuré 669 vols réguliers par jour en moyenne. Le réseau de WestJet comprend aussi trois centres (Toronto, Montréal et Vancouver). La compagnie aérienne a fourni des services passagers réguliers vers 39 destinations canadiennes, 28 destinations américaines et 39 autres destinations étrangères. En date de janvier 2019, WestJet disposait d'une flotte de 121 aéronefs, tandis que WestJet Encore exploitait 50 aéronefs.

AUTRES TRANSPORTEURS

En 2019, Porter Airlines, un transporteur régional basé à l'aéroport Billy Bishop de Toronto, utilisait une flotte de 29 aéronefs à turbopropulseurs pour offrir des services passagers réguliers et sans escale vers 28 destinations canadiennes et sept destinations américaines.

Air Transat est le plus important transporteur loisir au Canada avec une flotte de 48 aéronefs, selon la saison. Air Transat dessert 53 destinations internationales dans 23 pays.

Sunwing Airlines est le deuxième transporteur loisir en importance au Canada. Il exploite plus de 30 aéronefs, selon la saison, et dessert 33 destinations internationales dans 14 pays.

DÉVELOPPEMENT DES SERVICES AÉRIENS INTERNATIONAUX

En 2019, les opérateurs étrangers ont offert 14,6 millions de sièges réguliers en provenance du Canada sur une moyenne de 306 vols par jour.

⁵ La méthodologie a changé de 2018 à 2019.

⁶ Air Canada Express comprend Chorus (Jazz), Sky Regional et Exploits Valley Air Services.

⁷ Le nombre de sièges-kilomètres représente le nombre de sièges disponibles multiplié par le nombre de kilomètres parcourus.



RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN

RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN DU CANADA



En 2016, 315 organisations gouvernementales, dont 292 administrations municipales, étaient propriétaires d'actifs de transport en commun au Canada.

Elles possédaient aussi :

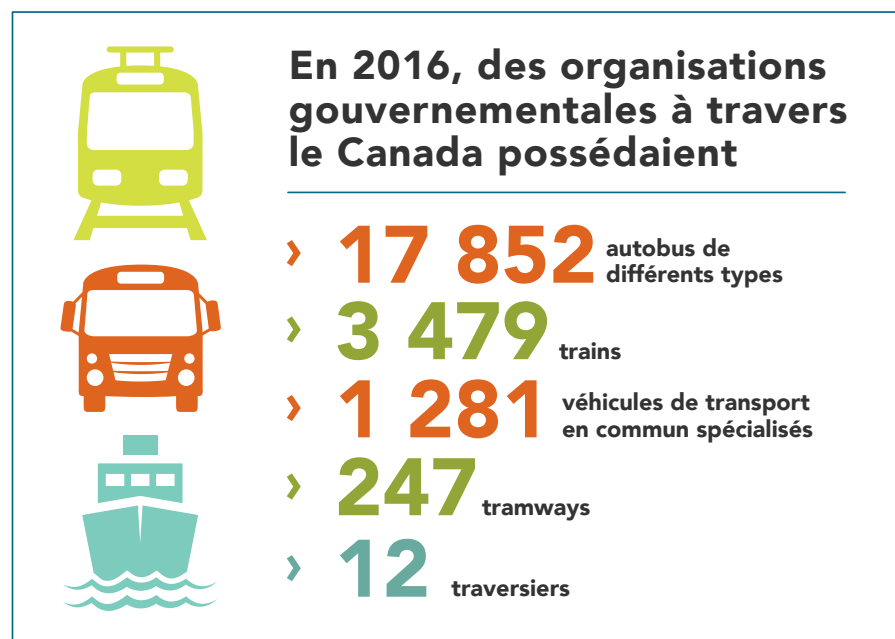
- 28 140 abris de transit
- 13 937 supports et abris pour vélos
- 740 stations et terminaux de passagers
- 375 installations d'entretien et d'entreposage
- 334 parcs de stationnement incitatif
- 255 installations de dépôt de passagers et
- 207 droits de passage exclusifs

Le réseau de transport en commun totalisait 7 103 kilomètres de routes à voie unique et 1 573 kilomètres de voies ferrées à voie unique.

La plupart des wagons et des autobus appartenant à des organisations gouvernementales se trouvaient en Ontario (38,8 % des autobus et 49,4 % des wagons) ou au Québec (21,9 % des autobus et 32,5 % des wagons).

La majorité des parcs de stationnement incitatif (75,7 %) et des installations de débarquement des passagers (94,9 %) ont été construits en Ontario, en Alberta et au Québec.

Selon Statistique Canada en 2016, les organisations gouvernementales ont indiqué que 66,4 % de tous les bus étaient en bon ou très bon état. Pour les wagons, 61,0 % des actifs ont été jugés en bon ou très bon état, tandis que seulement 12,0 % des tramways (tous à Toronto) ont été signalés comme étant en bon état.



SYSTÈMES DE TRANSPORT RÉGIONAUX

Le système de transport du Canada est composé de réseaux de transport régionaux uniques qui ont leurs propres caractéristiques, défis et occasions. Pour obtenir des cartes régionales plus détaillées (1 à 4), se reporter à l'annexe A.

OUEST DU CANADA

Un Canadien sur trois réside dans l'Ouest canadien, la majorité de la population étant concentrée dans des centres urbains tels que le Grand Vancouver, Calgary, Edmonton, Regina, Saskatoon et Winnipeg. En dehors de ces centres urbains, le reste de la région occidentale a des densités de population relativement faibles. Ce mode de peuplement très dispersé a nécessité la construction d'un vaste réseau de routes, de chemins de fer et d'aéroports pour relier les personnes et les ressources aux marchés nationaux et internationaux.

Les autoroutes sont le principal moyen de relier les collectivités dispersées de la région. Un réseau d'autoroutes, principalement peu fréquentées, est ancré par la Transcanadienne qui s'étend d'est en ouest le long de la moitié sud de la région, de Vancouver à Regina, en passant par Winnipeg et la Yellowhead Highway. En outre, il existe six autoroutes allant d'est en ouest plus au nord entre Winnipeg et Prince Rupert.

La Colombie-Britannique est la porte d'entrée du Canada dans la région Asie-Pacifique. Elle abrite le plus grand port et le deuxième aéroport le plus actif du Canada. La région Lower Mainland de la Colombie-Britannique, qui possède le plus grand réseau d'infrastructures de commerce international au Canada, joue un rôle stratégique en soutenant les objectifs de diversification du commerce du Canada -vers les principaux marchés internationaux. Les ports de la Colombie-Britannique sont essentiels pour permettre le commerce et traitent plus de la moitié des volumes d'expédition de toutes les autorités portuaires canadiennes.

Le port de Vancouver est le plus grand port du Canada en termes de volume de trafic, assurant la manutention de 142,1 millions de tonnes (Mt) de trafic et plus de 240 milliards de dollars de commerce avec plus de 170 pays en 2019. Le port de Vancouver, qui abrite 27 grands terminaux, est de la même taille que les cinq principaux ports canadiens qui le suivent en ordre de grandeur, et il traite une gamme variée de marchandises, notamment : charbon, pétrole brut, produits du bois, potasse, céréales, conteneurs, marchandises diverses et automobiles, et il accueille des croisières.

Le port de Prince Rupert, l'autre port en importance de la côte ouest du Canada, a manutentionné 18,9 Mt de trafic en 2019, 12 % de plus que son volume de 2018. Prince Rupert offre la route maritime la plus courte entre la Chine et l'Amérique du Nord, ce qui donne au Canada un avantage géographique concurrentiel. Le port et la région sont en pleine expansion, avec plusieurs projets d'infrastructure et d'investissement en cours.

Les ports de la côte ouest sont également le principal point d'entrée pour les produits manufacturés importés d'Asie dans des conteneurs qui sont ensuite expédiés vers des destinations intérieures au Canada et aux États-Unis par des chemins de fer et des camions long-courriers. Le CN et le CP contribuent à faciliter le transport des marchandises à destination et en provenance des portes d'entrée maritimes, y compris le transport de marchandises en vrac vers les ports de la Colombie-Britannique.

Les activités maritimes domestiques jouent également un rôle important dans l'économie de la Colombie-Britannique. Étant donné que la région comprend de nombreuses criques et îles, un grand nombre de collectivités côtières et de ports dépendent des opérations nationales de remorquage et de chalutage. De plus, ces transporteurs maritimes sont aussi actifs dans le commerce en vrac transfrontalier vers l'Alaska, l'Oregon et Washington. Le fret transporté le long de la côte ouest comprend des marchandises générales pour le réapprovisionnement des collectivités, des produits du bois, du gravier et des pierres, des matériaux de construction et du charbon.

Les aéroports internationaux de chaque grande ville fournissent des services de fret aux marchés nationaux et internationaux.

En 2019, l'aéroport international de Vancouver a accueilli 303 000 tonnes de trafic de marchandises, qui représentaient 22 % du trafic du fret aérien canadien.

En 2019, des biens d'une valeur de 120 milliards de dollars ont été exportés de l'Ouest canadien, tous modes confondus (à l'exception des pipelines), dont 53 % vers les États-Unis, 35 % vers l'Asie et 2 % vers le Mexique.

En ce qui concerne les passagers aériens, l'Ouest du Canada abrite trois des cinq aéroports les plus fréquentés du Canada. En 2019 :

- Aéroport international de Vancouver : 22,5 millions de passagers accueillis
- Aéroport international de Calgary : 17,2 millions de passagers accueillis
- Aéroport international d'Edmonton : 7,9 millions de passagers accueillis

L'aéroport international de Vancouver et l'aéroport international de Calgary servent de plaque tournante pour les deux plus grandes compagnies aériennes canadiennes, soit Air Canada et WestJet.

Les services ferroviaires de passagers fournis par VIA Rail, société d'État, dans l'Ouest du Canada sont des services interurbains de passagers sur de longues distances. VIA Rail exploite également un service de long-courrier pour passagers entre Toronto et Vancouver, qui s'arrête sur son trajet dans les grandes villes comme Edmonton, Saskatoon et Winnipeg. Un total de 99 000 passagers a parcouru ce trajet en 2019. Les autres trajets exploités par VIA Rail dans les régions de l'Ouest comprennent ceux de Jasper à Prince Rupert et de Winnipeg à Churchill.

En Colombie-Britannique, BC Ferries fournit des services de transport de passagers et de véhicules aux collectivités côtières et insulaires de la province, ainsi qu'un accès à Victoria, où se trouve l'Assemblée législative provinciale. En 2019, l'exploitant a transporté 7,3 millions de véhicules et 18,3 millions de passagers sur différents itinéraires.

CENTRE DU CANADA

Le Centre du Canada est la région la plus densément peuplée et la plus industrialisée du pays. Le réseau de transport est un acteur clé du commerce international avec les États-Unis, grâce à ses liens vers le Midwest et le Nord-Est américain. En utilisant les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent, le réseau est un élément clé pour le transport des marchandises en direction et en provenance de l'Europe et d'autres marchés internationaux. Les principales exportations internationales du Centre du Canada comprenaient les produits et pièces automobiles, les produits du bois, ainsi que les métaux et minéraux. En 2019, la valeur totale des marchandises exportées pour tous les modes (à l'exception des pipelines) par l'Ontario et le Québec s'élevait à 347 milliards de dollars, dont 77 % de la valeur était destinée aux États-Unis, 13 % à l'Europe, 5 % à l'Asie et 2 % au Mexique.

Le Centre du Canada est la région la plus fréquentée en termes de trafic de surface. L'activité de camionnage joue un rôle important, principalement pour le transport des denrées alimentaires, des produits fabriqués et autres marchandises transformées par le corridor Québec-Windsor et vers les États américains entourant les Grands Lacs. L'Ontario et le Québec possèdent les postes frontaliers sur route les plus achalandés au Canada. Dans le Canada central, 53 % de la valeur totale des marchandises a été exportée par la route au cours des cinq dernières années, comparativement à 33 % et 21 % dans les régions de l'Ouest et de l'Atlantique, lesquels dépendent davantage du transport maritime.

Sur les Grands Lacs, le transport maritime soutient essentiellement le secteur manufacturier et les exportations de céréales. Ces produits sont principalement desservis par des vraquiers de la Voie maritime ou des Grands Lacs qui y demeurent pendant la saison hivernale. La Voie maritime du Saint-Laurent est utilisée pour l'expédition de matériaux en vrac, pour le transbordement des exportations et pour les importations en conteneurs. Les céréales des Prairies sont généralement expédiées du port de Thunder Bay et transportées aux différents ports du Québec pour exportation. En 2019, 38,4 millions de tonnes de produits ont transité par la Voie maritime. Les produits suivants ont représenté les deux tiers du trafic en 2019 :

- Grain (10,4 millions de tonnes)
- Minerai de fer (6,9 millions de tonnes)
- Sel (3,9 millions de tonnes)
- Pétrole liquide (3,4 millions de tonnes)

Le port de Montréal est une importante plaque tournante pour le trafic en conteneurs et vrac, principalement pour le Québec, l'Ontario et le Midwest américain. En 2019, 38,7 millions de tonnes de marchandises, dont 1,7 millions d'EVP, ont été manutentionnées au port de Montréal.

En ce qui a trait au transport du fret aérien, Toronto (Pearson), Hamilton et Montréal (Trudeau et Mirabel) sont actifs dans le transport du fret aérien et, ensemble, ils représentaient près de 58 % (781,5 milliers de tonnes) du trafic du fret aérien au Canada en 2019. Ce fret est principalement acheminé vers les États-Unis, le Royaume-Uni et la Chine.

En ce qui concerne les passagers aériens, le centre du Canada abrite l'aéroport le plus fréquenté du pays, l'aéroport international Pearson de Toronto, qui a enregistré 49,1 millions de passagers en 2019. Voici quelques-unes des destinations principales : États-Unis (27,7 %), Europe (14,9 %), Asie (5,5 %) et autres destinations internationales (51,9 %). L'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, le troisième plus grand aéroport du Canada, a accueilli 19,6 millions de passagers en 2019. Voici quelques-unes des destinations principales : États-Unis (22,4 %), Europe (20,9 %), Asie (2,0 %), autres pays (54,6 %).

VIA Rail opère principalement dans le centre du Canada, qui peut être séparé en deux corridors spécifiques.

- Le corridor de l'Est exploite des trains entre Québec, Montréal, Ottawa et Toronto. Il s'agit du corridor le plus fréquenté, avec 2,8 millions de passagers en 2019.
- Le corridor du Sud-Ouest de l'Ontario exploite des trains entre Toronto, London, Sarnia, Windsor et Niagara. Un total de 953 000 passagers a parcouru ce trajet en 2019.

VIA Rail fournit également des services obligatoires dans le Centre du Canada, y compris des trains entre Montréal et Senneterre, entre Montréal et Jonquière ainsi qu'entre Sudbury et White River.

EST CANADIEN

Le corridor atlantique est moins peuplé que les autres régions canadiennes. Il abrite 2,3 millions de personnes, concentrées dans des zones urbaines petites et dispersées. Néanmoins, son réseau joue un rôle important dans la facilitation du commerce intérieur et international.

Les principales exportations depuis le Canada atlantique comprennent les produits pétroliers et les produits alimentaires de la mer. En 2019, 33 milliards de dollars de marchandises exportées, tous modes de transport confondus (à l'exception des pipelines), ont quitté la région, 67 % de la valeur des exportations étant destinée aux États-Unis, 15 % à l'Europe et 9 % à l'Asie.

La connexion aux marchés internationaux et nationaux est facilitée par une série de ports maritimes ancrés par le port d'Halifax (4,5 millions de tonnes en 2019), le plus grand port de manutention de conteneurs du Canada atlantique et une importante plaque tournante pour les produits pétroliers et les véhicules à moteur. Le port d'Halifax est également l'un des rares ports de la côte Est de l'Amérique du Nord pouvant accueillir les porte-conteneurs post-Panamax à pleine charge. Il est aussi le point d'accès libre de glace en Amérique du Nord qui est le plus près de l'Europe et de l'Asie (par le canal de Suez).

Le port de Saint John au Nouveau-Brunswick est le plus grand port du Canada atlantique sur le plan du tonnage (25,4 millions de tonnes en 2019). Le port de Saint John est 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.

Le réseau routier du Canada atlantique est défini par la route transcanadienne, l'épine dorsale est-ouest de la région allant de la frontière du Québec à St. John's, T.-N.-L.

En 2019, une seule compagnie de chemin de fer de classe I, le CN, assurait des services de fret à destination et en provenance du Centre du Canada, jusqu'à Halifax. Un certain nombre de chemins de fer d'intérêt local ont également fourni des services de rabattement en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick.

En ce qui concerne le transport de passagers, VIA Rail exploite le train Océan, un long-courrier pour passagers qui opère entre Montréal et Halifax. Un total de 78 000 passagers a parcouru ce trajet en 2019.

La région est desservie par 26 aéroports offrant au moins 100 vols passagers annuels en 2019, ceux de Halifax et de St John's, T.-N.-L., étant les plus grands.

La société d'État Marine Atlantique offre des services de traversier reliant l'île de Terre-Neuve à la Nouvelle-Écosse, transportant plus de 307 000 passagers, tandis que des exploitants privés, au nom de Transports Canada, offrent des services de traversier interprovinciaux dans l'Est du Canada, y compris des services entre :

- les Îles-de-la-Madeleine, QC, et Souris, Î.-P.-É.
- Saint John, N.-B., et Digby, N.-É.
- Wood Islands, I.-P.-É et Caribou, N.-É.

En 2019, le gouvernement a annoncé son soutien à Marine Atlantique pour la modernisation de sa flotte par l'acquisition d'un nouveau traversier et qu'il achètera deux nouveaux traversiers pour remplacer le NM Madeleine, exploité entre les Îles-de-la-Madeleine, QC et Souris, I.-P.-É. et le NM Holiday Island, exploité entre Wood Islands, Î.-P.-É. et Caribou, N.-É.

NORD CANADIEN

La région du Nord du Canada présente une géographie vaste et variée, les trois territoires représentant à eux seuls environ 40 % de la superficie totale du Canada et un très faible pourcentage de la population totale. La géographie comprend la taïga (forêts boréales) de la région subarctique, la toundra, le pergélisol et les paysages arides de l'Arctique.

Le transport varie selon les régions du Nord. La géographie unique du Nord pose certains défis au transport des passagers et des marchandises, ce qui nécessite un système de transport tout aussi unique.

De nombreuses collectivités isolées du Nord dépendent fortement du transport maritime estival. 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 est caractérisé par un système de navires-citernes et de cargos secs réapprovisionnant les régions de 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 transport aérien est le moyen de transport crucial dans la région du Nord pour les voyages, les services essentiels (p. ex. les urgences médicales), le réapprovisionnement à l'année toute saison (y compris la nourriture et le courrier), le tourisme et d'autres activités de développement économique. Le système aérien du Nord compte des transporteurs aériens réguliers qui assurent un service de ligne principal entre le sud du Canada et quatre portes d'entrée du Nord : Whitehorse, Yellowknife, Rankin Inlet et Iqaluit. Le système aéroportuaire du nord soutient le service aérien grâce à un réseau de 80 aéroports exploités par les gouvernements territoriaux, ainsi que par un certain nombre d'autres aéroports exploités par des sociétés de ressources, des opérateurs touristiques et des ministères du gouvernement fédéral.

Le développement des infrastructures de transport de surface est très variable dans le Nord. Le Yukon possède le plus vaste réseau routier dans le nord du Canada puisqu'il englobe la route de l'Alaska, la route du Klondike et les raccordements entre la route de Dempster et le passage intérieur et les ports de l'Arctique. Ce réseau relie la plupart des zones de production minière du territoire aux ports de mer et au port de Skagway situé dans le passage intérieur de l'Alaska. Il assure également la circulation directe des camions depuis Watson Lake en passant par la Cassiar Highway 37 en Colombie-Britannique jusqu'aux ports de Stewart, Kitimat et Prince Rupert dans le passage intérieur de Colombie-Britannique.

Les routes du Yukon sont celles qui ont le plus de trafic dans le nord en termes de tonnage. Le transport de surface dans les Territoires du Nord-Ouest a tendance à varier, les personnes et les marchandises étant transportées par des routes toutes saisons et d'hiver dans l'Ouest et le long de la vallée du Mackenzie, et par une liaison ferroviaire dans le Sud (c'est-à-dire à Hay River). En revanche, le Nunavut et le Nunavik disposent d'un réseau routier permanent.

FONDS NATIONAL DES CORRIDORS COMMERCIAUX

L'économie canadienne, qui dépend du commerce, est tributaire d'un système de transport efficace et fiable pour le transport des biens et des personnes et pour rester compétitive à l'échelle nationale et mondiale. Le budget 2017 a annoncé la création du Fonds national des corridors commerciaux (FNCC), un programme qui investit dans des projets visant à remédier aux contraintes urgentes de capacité et aux goulots d'étranglement du fret aux principaux points d'entrée, et à mieux relier les infrastructures ferroviaires et routières qui assurent la croissance économique dans tout le Canada. D'autres objectifs clés du programme sont d'accroître la résilience du réseau de transport canadien dans un climat en évolution et de s'assurer qu'il s'adapte aux nouvelles technologies et à l'innovation future.

Le FNCC a été créé en 2017 avec un plan d'investissement de 1,9 milliard de dollars sur 11 ans, dont 400 millions de dollars alloués à des projets qui répondent aux besoins critiques en matière de transport dans les Territoires du Nord-Ouest, au Nunavut et au Yukon. Le budget 2019 a prévu 400 millions de dollars supplémentaires pour des projets dans les régions arctiques et nordiques, portant l'enveloppe totale du FNCC à plus de 2,3 milliards de dollars.

Le premier appel de propositions ouvert a été achevé en 2018. En 2019, Transports Canada a lancé un deuxième appel de propositions ciblant des projets dans le Nord, et il a ouvert un troisième appel continu pour des projets de diversification commerciale, qui reste ouvert jusqu'à ce que tous les fonds du FNCC soient engagés. À la suite de ces trois processus concurrentiels, plus de 95 % du financement initial de 1,9 milliard de dollars a été engagé dans des projets de transport qui soutiennent le commerce et la croissance.

À la fin de 2019, un financement de 1,7 milliard de dollars a été annoncé pour 81 projets dans tout le pays, ce qui représente un investissement total de plus de 3,6 milliards de dollars de la part de tous les partenaires des secteurs public et privé.

Dans l'Ouest canadien, 32 projets ont été attribués, pour un montant total de 794 millions de dollars de financement du FNCC, ce qui a permis de mobiliser des investissements totaux de 1,9 milliard de dollars, afin de construire des corridors commerciaux plus solides vers les marchés du Pacifique. Il s'agit notamment de projets visant à :

- soutenir des portes d'entrée plus fluides dans les ports de la côte Ouest
- développer les liaisons de transport intérieur
- permettre aux producteurs de mieux atteindre leur marché d'exportation, et
- améliorer les corridors routiers nord-sud

Dans le centre du Canada, 20 projets ont été attribués avec plus de 278 millions de dollars en financement FNCC, mobilisant des investissements totaux de 619 millions de dollars pour soutenir l'augmentation du trafic maritime à travers les Grands Lacs et le réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent, réduire les retards aux passages frontaliers en Ontario et améliorer la fluidité dans les ports du Québec et de l'Ontario.

Dans l'Est du Canada, 14 projets ont reçu plus de 253 millions de dollars de financement, mobilisant des investissements totaux de 627 millions de dollars pour renforcer les couloirs commerciaux par des portes d'entrée vers l'Europe, l'Afrique et l'Asie. Il s'agit notamment de projets visant à :

- améliorer la fluidité dans les ports de la côte Est
- accroître la capacité de fret aérien dans les aéroports, et
- explorer les options pour protéger et maintenir le corridor commercial critique de l'isthme de Chignecto

FONDS NATIONAL DES CORRIDORS COMMERCIAUX

Dans le Nord du Canada, 15 projets ont été attribués plus de 379 millions de dollars de financement du FNCC, ce qui a permis de mobiliser des investissements totaux de 528 millions de dollars. Il s'agit notamment de projets visant à :

- construire des corridors de transport solides reliant les collectivités de l'Arctique
- positionner le Nord pour de futures occasions commerciales
- soutenir le transport aérien et aux autoroutes, et
- établir un corridor routier toutes saisons à travers les Territoires du Nord-Ouest et le Nunavut jusqu'à l'océan Arctique

En 2020, Transports Canada continuera de mettre en œuvre l'appel de propositions continu du FNCC pour les projets de diversification commerciale et il travaillera avec les partenaires fédéraux, provinciaux, territoriaux et autochtones du Cadre stratégique pour l'Arctique et le Nord afin de déterminer les priorités pour les 400 millions de dollars supplémentaires du budget 2019 du Fonds pour les régions de l'Arctique et du Nord.



TRAVAUX RÉCENTS DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

DANS
CETTE
SECTION

» TRANSPORT ROUTIER

» TRANSPORT FERROVIAIRE

» TRANSPORT MARITIME

» PLAN DE PROTECTION DES OCÉANS

» TRANSPORT AÉRIEN

» TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

» TRANSPORT EN COMMUN

TRANSPORT ROUTIER



FAITS SAILLANTS

- » À la suite d'une réunion du Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière tenue en janvier 2019, un groupe de travail d'experts sur la sécurité des autobus scolaires a été mis sur pied en collaboration avec Transports Canada, la province de la Saskatchewan, des représentants fédéraux, provinciaux et territoriaux et des intervenants afin de déterminer et d'évaluer des mesures visant à améliorer la sécurité des autobus scolaires.
- » Les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux ont convenu de mettre en place un processus visant à résoudre les différences de réglementation entre les juridictions qui présentent des obstacles commerciaux pour l'industrie du camionnage.
- » Pour prévenir la fatigue des conducteurs, les transporteurs commerciaux remplaceront les carnets de route quotidiens sur papier par des dispositifs d'enregistrement électroniques. En outre, les modifications apportées au *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* limitent le temps de conduite et fixent des périodes minimales de repos.

DÉVELOPPEMENTS AMÉLIORANT L'EFFICACITÉ

En janvier 2019, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière a approuvé le rapport final du groupe de travail sur l'harmonisation du camionnage. Le rapport analyse les principaux problèmes identifiés par l'industrie, et il propose des approches pour traiter les enjeux relatifs à la circulation



efficace des camions entre les différentes compétences. Le Conseil a soumis ces questions aux groupes fédéraux/provinciaux/territoriaux appropriés de longue date pour un examen plus approfondi. Grâce à une collaboration permanente, ces forums continuent d'examiner les moyens d'accroître l'harmonisation et l'efficacité de la réglementation dans tout le Canada.

Dans le cadre de l'Accord de libre-échange canadien, les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux ont convenu d'établir un processus de conciliation réglementaire pour remédier aux différences de réglementation et aux obstacles au commerce intérieur pour l'industrie du camionnage. À cette fin, une disposition visant à aligner les limites de poids pour les pneus simples à base large et les pneus doubles plus classiques est l'un des premiers éléments mis en avant pour la conciliation réglementaire entre les compétences. L'alignement des limites de poids rendrait l'utilisation des pneus à base large plus pratique et permettrait aux camions de transporter une charge utile légèrement supérieure tout en augmentant l'économie de carburant.

En janvier 2019, le Conseil des ministres a mis à jour l'accord fédéral-provincial-territorial sur les poids et dimensions des véhicules afin d'autoriser les mêmes limites de poids pour les pneus à base large et les pneus doubles sur un réseau routier désigné dans tout le Canada. Bien que toutes les compétences n'aient pas encore signé l'accord de conciliation, la mise en œuvre de ce point est pour l'essentiel terminée, car toutes les compétences ont désormais mis en place des mesures permettant d'assurer la parité de la limite de poids des pneus à bande large avec celles des pneus doubles.

DÉVELOPPEMENTS AMÉLIORANT LA SÛRETÉ ET LA SÉCURITÉ

Le secteur du transport automobile est en pleine transformation et le régime de sûreté et de sécurité de Transports Canada suit le rythme de ce changement.

Au cours des dernières décennies, on a constaté une baisse du nombre de victimes de la route. Le nombre de décès a diminué de près de 68 %, tandis que le nombre de blessés graves a diminué de 62 %. Ces progrès ont été réalisés malgré une croissance importante de la population canadienne, du nombre de conducteurs titulaires d'un permis (+122 %) et du nombre de véhicules immatriculés (+124 %). Des véhicules, des infrastructures routières et un comportement des usagers de la route plus sûrs ont tous contribué à ce niveau de sécurité accru. En outre, Transports Canada a introduit ou mis à jour un plusieurs règlements sur la sécurité des véhicules au cours de la dernière décennie. Il s'agit notamment de règlements relatifs aux dispositifs de sécurité des véhicules comme :

- le contrôle électronique de la stabilité
- le verrouillage et la retenue des portes
- les freins antiblocage des camions
- les systèmes de contrôle de la direction
- les appuie-tête
- les dispositifs de retenue pour enfants
- la résistance des ancrages des sièges
- la protection des occupants en cas de collision frontale
- les pneus
- les phares
- la visibilité des rétroviseurs
- les dispositifs électroniques d'enregistrement
- le port du casque et de la ceinture de sécurité

Groupe de travail sur la sécurité des autobus scolaires

Lors de la réunion de janvier 2019 du Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière, les ministres ont convenu de créer un groupe de travail sur la sécurité des autobus scolaires, coprésidé par Transports Canada et la Saskatchewan et composé de représentants fédéraux, provinciaux et territoriaux. Le groupe de travail incluait aussi une communauté diversifiée d'intervenants (par exemple : associations de sécurité, fabricants, représentants de commissions scolaires). Le groupe de travail va déterminer et d'évaluer les mesures possibles pour améliorer la sécurité des autobus scolaires, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'autobus, en mettant l'accent sur les ceintures de sécurité. Tout au long de l'année, le groupe de travail a mené un examen rigoureux qui confirme que les autobus scolaires au Canada ont un excellent bilan en matière de sécurité et qu'ils constituent le moyen le plus sécuritaire de transporter les enfants entre l'école et la maison.

Même avec ce solide bilan de sécurité, il est possible de rendre les autobus scolaires encore plus sécuritaires pour nos enfants. En particulier, l'examen du groupe de travail a révélé que le plus grand risque pour les écoliers se situe à l'extérieur de l'autobus. Selon ces conclusions, le groupe de travail a recommandé que les compétences étudient l'application d'une série de mesures de sécurité pour aider le chauffeur d'autobus à conduire et pour contribuer à dissuader les automobilistes de les dépasser illégalement. Parmi les mesures envisagées, mentionnons les caméras d'infraction, les caméras extérieures 360°, les bras d'arrêt prolongés et le freinage d'urgence automatique.

Le rapport du groupe de travail a présenté des données probantes sur la ceinture de sécurité dans les autobus scolaires, ainsi que les avantages et les désavantages qui y sont associés. Le rapport souligne par ailleurs que les ceintures de sécurité peuvent fournir une protection supplémentaire dans certains types de collisions rares, mais graves, et il expose une série de points à considérer quant à l'installation et à l'utilisation des ceintures de sécurité. Dans ce domaine, des projets pilotes seront lancés en 2020, afin de tester les lignes directrices du groupe de travail pour le port de la ceinture de sécurité dans les autobus scolaires.

Le rapport du groupe de travail sur la sécurité des autobus scolaires, intitulé [Renforcement de la sécurité des autobus scolaires au Canada](#), a été présenté lors de la réunion du Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière de février 2020. Les ministres ont approuvé sa publication et elle est affichée sur leur site Web.

Sécurité des véhicules automobiles commerciaux

Transports Canada a également travaillé en étroite collaboration avec les provinces et les territoires par l'intermédiaire du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé sur des mesures visant à renforcer la sécurité des véhicules automobiles commerciaux et à prévenir la fatigue. En janvier 2019, les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux ont convenu de mettre la touche finale à une norme technique sur les dispositifs d'enregistrement électronique pour les transporteurs commerciaux, qui remplacent les journaux de bord quotidiens sur papier afin de réduire le risque de collisions liées à la fatigue.

La norme a été achevée en décembre 2019 et a reçu l'approbation officielle lors de la réunion du Conseil en février 2020. De plus, en juin 2019, Transports Canada a publié des modifications au Règlement modifiant le [Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire](#) dans la partie II de la *Gazette du Canada* afin de rendre obligatoire l'utilisation de dispositifs électroniques d'enregistrement par les transporteurs routiers et les chauffeurs d'autobus et de camions sous réglementation fédérale. Le règlement limite le temps de service et de conduite d'un conducteur et exige des périodes minimales de repos ou de repos afin de réduire les accidents, les blessures et les décès liés à la fatigue. Les changements :

- aideront à :
 - réduire les accidents
 - réduire le temps de détention des conducteurs hors service
 - réduire les coûts administratifs
 - améliorer la conformité et une plus grande harmonisation avec les exigences réglementaires américaines

Pour améliorer davantage la sécurité des véhicules automobiles commerciaux, les ministres responsables des transports et de la sécurité routière ont convenu de tirer parti et d'exploiter le travail effectué par plusieurs administrations pour élaborer une norme de formation de base pour les conducteurs commerciaux au Canada d'ici janvier 2020. L'élaboration de cette norme est une étape importante et contribuera à garantir que les conducteurs possèdent les connaissances et les compétences adéquates pour conduire en toute sécurité des semi-remorques sur les routes et autoroutes du pays.

Le gouvernement du Canada va intégrer la norme dans le Code national de sécurité pour les transporteurs routiers et il exigera également que les instituts de formation et les instructeurs soient agréés par l'organisme approprié dans chaque compétence. La norme pour une formation d'entrée de permis de classe 1 (semi-remorque) a été achevée en décembre 2019 et a reçu l'approbation officielle lors de la réunion du Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière en février 2020.



Table ronde sur les sources de distraction pendant la conduite

En février 2019, le Ministère a publié les [Lignes directrices de Transports Canada visant à limiter les sources de distraction provenant de l'usage d'écrans d'affichage dans les véhicules](#). Ces lignes directrices formulent des recommandations visant la conception, l'installation et l'utilisation sécuritaires des écrans d'affichage dans les véhicules.

Usagers de la route vulnérables

Transports Canada continue de prendre des mesures pour mieux protéger les usagers de la route vulnérables. En janvier 2019, le Conseil des ministres a approuvé les prochaines étapes de la mise en œuvre des mesures du [Rapport sommaire sur les mesures de sécurité pour les cyclistes et les piétons autour des véhicules lourds](#) (octobre 2018), en mettant l'accent sur les projets pilotes, l'échange de connaissances et la révision des normes et réglementations de sécurité. Afin de lancer la mise en œuvre dans ce secteur, Transports Canada a mis sur pied des essais routiers, en collaboration avec les partenaires municipaux, afin de tester l'efficacité des systèmes d'amélioration de la détection et de la visibilité.

Rappels des fabricants

Transports Canada s'est également engagé à améliorer son système de surveillance et de conformité afin d'assurer la sécurité de tous les usagers de la route canadiens. En moyenne, les constructeurs procèdent à environ 650 rappels chaque année, touchant plus de 5 millions de véhicules. Environ 25 % des véhicules ne sont pas réparés, ce qui peut mettre en danger les conducteurs, leurs passagers et les autres usagers de la route. Pour fournir aux Canadiens de meilleures informations sur la sécurité et pour soutenir les actions appropriées de tous, en juillet 2019, Transports Canada a présenté un changement au [Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles](#) qui exige que les fabricants partagent davantage de détails sur les défauts des véhicules qui affectent la sécurité.

Véhicules automatisés

Reconnaissant que les véhicules automatisés pourraient améliorer la sécurité, en mars 2018, Transports Canada a mis à jour la *Loi sur la sécurité automobile* afin de donner plus de souplesse au régime de réglementation du Ministère pour suivre le rythme des nouvelles technologies (p. ex. pouvoirs modernisés/nouveaux d'accorder des exemptions, de prendre des mesures d'application de la loi et de modifier ou de suspendre des règlements désuets). En 2019, Transports Canada a publié des lignes directrices et d'outils visant donner plus de renseignements et des directives sur les véhicules automatisés et leur conception au Canada :

- Le [Cadre de sécurité du Canada pour les véhicules automatisés et connectés](#), publié en février 2019, énonce la vision en matière de sécurité et donne accès à une gamme de lignes directrices et d'outils qui appuient l'essai et l'utilisation sécuritaires des véhicules automatisés et connectés au Canada.
- L'[Évaluation de la sécurité des systèmes de conduite automatisés au Canada](#), également publiée en février 2019, aide l'industrie à examiner la sécurité des véhicules très automatisés qu'elle compte fabriquer, importer, exploiter ou vendre au Canada.
- Un processus de demande d'exemption des Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada afin d'appuyer l'introduction sécuritaire des véhicules connectés et automatisés tout en encourageant le développement et l'utilisation de technologies novatrices.

En 2019, Transports Canada a complété des recherches sur les interactions entre les conducteurs et les technologies évoluées des véhicules à l'aide de simulateurs de conduite et des essais sur le terrain pour examiner la manière dont les systèmes évolués d'évitement des collisions peuvent aider à détecter et à protéger les usagers de la route vulnérables.

Transports Canada a également complété une étude sur l'opinion publique afin de mieux comprendre les attitudes et la confiance du public canadien à l'égard des technologies automobiles émergentes. Le Ministère a poursuivi son travail avec des partenaires internationaux afin d'élaborer des normes et d'autres exigences de sécurité qui peuvent améliorer la sécurité routière grâce à l'utilisation de technologies de pointe pour les véhicules.

DÉVELOPPEMENTS AMÉLIORANT LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Véhicules zéro émission

En janvier 2019, le ministre des Transports a annoncé de nouveaux objectifs concernant les véhicules zéro émission au Canada, qui doivent atteindre 10 % des nouvelles ventes de véhicules légers d'ici 2025, 30 % d'ici 2030 et 100 % d'ici 2040. Pour atteindre ces objectifs, le budget 2019 a alloué 700 millions de dollars afin d'encourager les consommateurs à acheter des véhicules à émissions zéro au Canada. Cela comprend 300 millions de dollars pour les incitations aux points de vente, 265 millions de dollars pour une déduction fiscale de 100 % pour les entreprises qui acquièrent des véhicules à émissions zéro et 130 millions de dollars pour soutenir le déploiement accru de stations de recharge et de ravitaillement en hydrogène. Ces fonds s'ajoutent aux plus de 180 millions de dollars d'investissements pour l'infrastructure des véhicules à émissions zéro déjà alloués dans le cadre des budgets 2016 et 2017.

Entre mai et décembre 2019, plus de 33 000 Canadiens et entreprises canadiennes ont bénéficié des mesures incitatives fédérales aux points de vente. Les ventes de VZE pendant cette période ont augmenté de 30 % par rapport à la même période l'année précédente. Les VZE ont représenté environ 3 % de tous les nouveaux véhicules légers vendus en 2019, contre environ 2 % en 2018.

Règlement sur les émissions de GES des véhicules lourds et leurs moteurs

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

Les changements :

- Établissement de normes plus strictes pour limiter davantage les émissions de GES qui proviennent des nouveaux véhicules lourds routiers et de leurs moteurs pour les modèles 2021 à 2027.
- Introduction de 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.

En juin 2019, en raison des changements apportés à la réglementation sur les véhicules lourds aux États-Unis, le Canada a publié dans la partie I de la *Gazette du Canada* l'Arrêté d'urgence modifiant l'application du Règlement sur les émissions de GES des véhicules lourds et de leurs moteurs (normes pour les remorques), ce qui retarderait la mise en œuvre des normes applicables aux remorques jusqu'à la fin mai 2020.

Autres initiatives importantes relatives à la sécurité routière

Le gouvernement du Canada continue à créer divers projets de fret écologique afin d'améliorer le rendement énergétique des opérations de camionnage au Canada. Il s'agit notamment de la formation des conducteurs intelligents, du partenariat de transport SmartWay et du programme d'évaluation du fret écologique, mis en œuvre par Ressources naturelles Canada.

Le Cadre pancanadien sur la croissance propre et le changement climatique a également engagé le gouvernement fédéral à collaborer avec les provinces, les territoires et l'industrie pour explorer les options pour la mise à niveau de poids lourds pour y installer des technologies d'économie de carburant visant à réduire les GES.

En 2018, on a créé un groupe de travail fédéral-provincial-territorial. Ce groupe travail pour préparer un rapport sur le secteur des véhicules lourds au Canada et l'adoption de technologies d'économie de carburant qui peuvent être installées sur les véhicules lourds, et qui ne sont toujours pas visées par la nouvelle réglementation sur les véhicules lourds.



TRANSPORT FERROVIAIRE



FAITS SAILLANTS

- Une transparence accrue du réseau ferroviaire canadien, puisque la *Loi sur la modernisation des transports* exige que les chemins de fer de catégorie 1 publient des rapports de rendement hebdomadaires. En mars 2019, Transports Canada a lancé des consultations sur l'amélioration des exigences de déclaration.
- Le gouvernement du Canada a annoncé en juin 2019 que 71,1 millions de dollars seraient mis à disposition pour continuer à explorer la proposition de VIA Rail concernant les trains à grande fréquence.
- Le Ministère a proposé le *Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire de voyageurs* pour renforcer la sûreté du mode de transport ferroviaire des passagers. Le Règlement donnerait aux compagnies ferroviaires la possibilité d'adopter des pratiques en fonction de leurs risques opérationnels et de sécurité.
- 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 GES.

DÉVELOPPEMENTS AMÉLIORANT L'EFFICACITÉ

LOI SUR LA MODERNISATION DES TRANSPORTS

En 2019, la mise en œuvre de la *Loi sur la modernisation des transports* s'est poursuivie. La législation a introduit des mesures visant à améliorer la transparence du rendement du réseau ferroviaire canadien, notamment en obligeant les compagnies de chemin de fer de catégorie 1, telles que le CN et le CP, à présenter chaque semaine des mesures de service et de rendement.

Dans le cadre des efforts plus larges déployés par Transports Canada pour améliorer la disponibilité des informations sur les transports, ces mesures sont publiées sur le Carrefour de données et d'information sur les transports. Transports Canada a lancé des consultations réglementaires en mars 2019 pour éclairer l'élaboration d'une série améliorée d'exigences de déclaration, à inclure dans le *Règlement sur les renseignements relatifs aux transports*, en remplacement des exigences de déclaration transitoires. Ces consultations réglementaires sont en cours.

La *Loi sur la modernisation des transports* a également introduit un nouveau pouvoir pour l'Office des transports du Canada, qui peut enquêter de sa propre initiative pour déterminer si une compagnie de chemin de fer remplit ses obligations en matière de niveau de service, sous réserve de l'autorisation du ministre et de toute modalité que ce dernier juge appropriée.

L'Office a lancé sa toute première enquête de sa propre initiative en janvier 2019 sur d'éventuels problèmes de service de fret ferroviaire dans la région de Vancouver. Celle-ci visait à déterminer des problèmes, notamment :

- savoir si certaines marchandises faisaient l'objet d'un traitement discriminatoire
- la manière dont les permis de transport ferroviaire de marchandises ou les embargos étaient utilisés, et

- savoir si les compagnies de chemin de fer exerçant leurs activités dans la région de Vancouver remplissaient leurs obligations en matière de services
- L'Office a rendu sa décision en avril 2019.

TRAIN À GRANDE FRÉQUENCE

Le gouvernement du Canada a annoncé en juin 2019 que 71,1 millions de dollars seraient mis à disposition pour continuer à explorer la proposition de VIA Rail concernant les trains à grande fréquence. En septembre, un bureau de projet conjoint a été créé par VIA Rail et la Banque de l'infrastructure du Canada afin d'étudier la proposition de VIA Rail concernant les voies réservées et le train à grande fréquence dans le corridor Toronto-Québec.

Jusqu'à présent, le bureau de projet conjoint a :

- terminé les travaux juridiques et réglementaires liés à la sécurité et aux lancements des évaluations environnementales
- consulté les intervenants et les collectivités autochtones
- examiné l'acquisition des terrains et des voies ferrées nécessaires, et
- effectué l'analyse technique, financière et commerciale nécessaire à la prise d'une décision d'investissement finale sur le train à grande fréquence

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.

DÉVELOPPEMENTS AMÉLIORANT LA SÛRETÉ ET LA SÉCURITÉ

EXAMEN DE LA LOI SUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

Le 12 avril 2019, le ministre des Transports a publié la réponse de Transports Canada au rapport final de l'examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. Cette réponse a fait suite à une série de tables rondes lancées après la publication du rapport final pour discuter des priorités et des questions relatives à la mise en œuvre de ses recommandations. Dans cette réponse, les 16 recommandations du rapport final du groupe d'experts sont acceptées et le ministre décrit une série de mesures visant à mettre en œuvre de nombreux aspects de ces recommandations.

Dans le cadre de sa réponse au rapport, Transports Canada a mis à jour le contenu de son site Web sur la sécurité ferroviaire afin d'améliorer la transparence, notamment une carte interactive qui décrit l'emplacement des passages à niveau et des accidents. Le Ministère a également entamé des travaux avec les provinces et les territoires pour donner suite aux recommandations de l'examen sur les problèmes de sécurité ferroviaire persistants et de longue date mettant en cause un partage des responsabilités entre les différents paliers de gouvernement, comme les passages à niveau.

Le Ministère a commencé à élaborer un projet de déclaration sur la culture de la sécurité en consultation avec les parties prenantes et en utilisant les conseils d'experts sur la science et les meilleures pratiques actuelles en matière de culture de la sécurité. Pour répondre aux recommandations du rapport concernant l'amélioration de la transparence, Transports Canada a rédigé des révisions de ses documents existants sur le processus d'élaboration des règles et des dispositions d'exemption.

AUTRES INITIATIVES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ FERROVIAIRE

Le Ministère a également continué à travailler avec les provinces pour renouveler et mettre à jour les accords visant à fournir des services d'inspection aux chemins de fer réglementés par les provinces. Fin 2019, des accords renouvelés ont été signés avec le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse et le Manitoba.

Pour répondre aux recommandations de longue date du Bureau de la sécurité des transports, Transports Canada a préalablement publié le projet de *Règlement sur les enregistreurs audio et vidéo des locomotives* dans la partie I de la *Gazette du Canada* en mai 2019. Le projet de règlement reflète un équilibre prudent entre la maximisation des avantages en matière de sécurité et la protection du droit à la vie privée des employés des chemins de fer.



Les travaux se sont également poursuivis sur la gestion de la fatigue dans l'industrie ferroviaire grâce à des efforts continus visant à mettre à jour les règles de travail/repos pour les employés d'exploitation.

En 2019, le ministre des Transports a annoncé un financement dans le cadre du programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire pour soutenir 136 projets couvrant :

- Les améliorations 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

PROJET DE RÈGLEMENT SUR LA SÛRETÉ DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

Afin de renforcer la sécurité du Canada en matière de transport ferroviaire de passagers, Transports Canada a élaboré un projet de *Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire de passagers*, en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. Cette proposition de règlement, élaborée en consultation avec l'industrie ferroviaire et son association, a été conçue selon une approche de gestion qui exigerait que les compagnies ferroviaires de passagers et d'accueil s'engagent de manière proactive dans des processus de planification de la sécurité et gèrent les risques de sécurité.

En outre, le règlement proposé est conçu pour donner aux entreprises réglementées la possibilité d'adopter des pratiques et des mesures de sécurité adaptées à leurs activités et proportionnées à leurs risques en matière de sécurité. Le projet de règlement a fait l'objet d'une publication préalable dans la partie I de la *Gazette du Canada* le 13 avril 2019. L'industrie appuie habituellement l'approche réglementaire proposée.

En 2019, le ministère a continué sa collaboration 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 pratiques exemplaires, et elles seront adaptées encore plus pour améliorer la sécurité du réseau de transport du Canada.

RÈGLEMENT SUR LA SÛRETÉ DU TRANSPORT FERROVIAIRE DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Afin d'améliorer la sécurité du transport des marchandises dangereuses par rail au Canada, Transports Canada a mis en œuvre le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* par chemin de fer. Ce Règlement a été publié dans la partie II de la *Gazette du Canada* le 15 mai 2019. Il s'applique aux transporteurs ferroviaires et aux chargeurs ferroviaires qui manipulent, offrent le transport ou transportent des marchandises dangereuses dans un véhicule ferroviaire et il exige que ces acteurs s'engagent de façon proactive dans des processus de planification de la sécurité et de gestion des risques de sécurité. En outre, Transports Canada a élaboré un nouveau programme de surveillance de la sûreté du transport des marchandises dangereuses par chemin de fer pour ce nouveau règlement. Le nouveau programme de surveillance a été mis en œuvre au début du nouvel exercice financier, le 1er avril 2020.

Pour de plus amples renseignements sur le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, se reporter à la section sur le [Transport de marchandises dangereuses](#) de ce rapport.

DÉVELOPPEMENTS AMÉLIORANT LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

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 wagons transportant 10 000 tonnes de marchandises peut remplacer 300 camions.^[8] De plus, les chemins de fer peuvent jouer un rôle important en soutenant l'objectif de réduction des émissions de GES du gouvernement pour 2030.

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 GES.

Au cours de la période couverte par les protocoles d'entente de 2011 à 2017, l'intensité des émissions de GES des activités de fret de catégorie 1 et des activités de transport interurbain de passagers a

diminué de 17 % et de 20 % (kg équivalent CO2 par 1 000 tonnes-kilomètres payantes) respectivement, par rapport à l'année de référence 2010. Ces réductions ont été réalisées malgré une augmentation du trafic de fret (de 359,69 à 429,51 milliards de tonnes-kilomètres payantes) et du nombre de passagers interurbains (de 4,46 à 4,65 millions de passagers). De 2010 à 2017, les émissions de GES liées au transport régional et de chemins de fer d'intérêt local ont augmenté de 21 %. Cette augmentation est largement attribuée à un résultat exceptionnellement élevé en 2017 en raison d'une demande variable pour les produits en vrac qui tendent à être plus économes en carburant en moyenne. Ce segment du trafic ferroviaire représentait moins de 5 % du total des tonnes-kilomètres en 2017.

L'Association des chemins de fer du Canada et Transports Canada ont signé un nouveau protocole d'entente le 20 mars 2019 pour couvrir la période 2018-2022. Ce protocole d'entente garantit que les niveaux d'intensité des émissions continueront à être suivis à l'aide des rapports annuels. Il comprend de nouveaux objectifs de réduction de l'intensité des émissions de GES pour la période couverte par le protocole d'entente, notamment une réduction de 6 % pour le fret de catégorie 1 et les passagers interurbains, et une réduction de 3 % pour les lignes régionales et d'intérêt local. Ce protocole appelle également à l'élaboration d'un document de parcours pour aligner les efforts des gouvernements et de l'industrie en vue de réduire les émissions produites par le secteur ferroviaire.

Transports Canada continue de mettre en œuvre le *Règlement sur les émissions des locomotives*, qui est entré en vigueur le 9 juin 2017. Ce règlement limitera les émissions nocives des locomotives exploitées par les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale grâce à des normes d'émissions obligatoires et à la réduction de la marche au ralenti. Il s'aligne sur la réglementation américaine, ce qui était un objectif de l'initiative sur les émissions des locomotives du Conseil de coopération Canada/États-Unis en matière de réglementation.

TRANSPORT MARITIME



FAITS SAILLANTS

- En 2019, Transports Canada a mis en œuvre une autre année de mesures pour contrer les effets du trafic maritime sur l'épaulard résident du Sud et la baleine noire de l'Atlantique Nord, y compris des mesures pour lutter contre les perturbations acoustiques et physiques causées par le bruit sous-marin des navires, réduire le risque de collisions mortelles avec les navires, et accroître la surveillance des populations des baleines.
- La Banque d'infrastructure du Canada a annoncé un investissement de 300 millions de dollars pour la construction d'un terminal à conteneurs à Montréal avec une capacité accrue de 1,15 million d'EVP.
- Le ministre des Transports a annoncé un financement de plus de 330 millions de dollars pour des projets dans huit ports canadiens dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux.

DÉVELOPPEMENTS AMÉLIORANT L'EFFICACITÉ

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 de transport en tant qu'actifs contribuant à la croissance et au commerce. L'examen de la modernisation des ports s'est poursuivi en

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



2019 avec l'analyse des conclusions recueillies grâce à l'engagement des intervenants, aux soumissions en ligne et aux études indépendantes. L'examen, lorsque complété, contribuera à l'actualisation des structures de gouvernance qui favorisent les investissements dans les ports canadiens.

Le 30 mai 2019, le gouverneur en conseil a émis un certificat de fusion pour former l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa (HOPA) en vue de stimuler la croissance et la durabilité du réseau de transport maritime du sud de l'Ontario, tout en rationalisant le mouvement des marchandises au sein d'un marché important et de plus en plus congestionné.

FONDS NATIONAL DES CORRIDORS COMMERCIAUX

En 2019, le ministre a annoncé un financement de plus de 330 millions de dollars pour 13 projets dans huit ports canadiens. Ces projets s'appuient sur les investissements annoncés en 2018 et aideront à déplacer les marchandises commerciales vers leurs destinations, l'économie à croître, à créer des emplois de qualité pour la classe moyenne et à s'assurer que les réseaux de transport du Canada restent compétitifs et efficaces. De ce montant:

- Environ 259 millions de dollars ont été engagés dans 8 projets au port de Vancouver, à l'administration portuaire de Nanaimo et à l'administration portuaire de Prince Rupert en Colombie-Britannique, afin d'accroître leur capacité et leur efficacité
- 24 millions de dollars à l'Administration portuaire d'Halifax pour développer une solution ferroviaire intégrée, en partenariat avec CN Rail, qui améliorera l'infrastructure ferroviaire et maritime. Le Fonds soutient également un projet avec la municipalité régionale de Halifax, accordant un financement fédéral de 23,5 millions de dollars pour moderniser le Windsor Street Exchange, une importante route de banlieue et une route d'accès au terminal à conteneurs Fairview Cove. Ensemble, ces deux projets contribueront à améliorer la fiabilité et la compétitivité du temps de séjour au port de Halifax
- 18,5 millions de dollars au port de Montréal pour mettre en place un ensemble de mesures et d'infrastructures pour accroître la mobilité des marchandises et réduire la congestion
- 5,5 millions de dollars de financement pour le projet d'expansion des exportations de la jetée 10 de la Hamilton Port Authority, afin de soutenir le développement d'une grappe agroalimentaire dédiée

Le ministre a également annoncé le financement de projets maritimes dans le Nord canadien dans le cadre de l'appel de propositions pour le Nord. Par exemple, un financement fédéral de 21,6 millions de dollars aidera à achever les travaux de la première phase du projet de route et de port de Grays Bay, qui crée une route de liaison toutes saisons entre un port en eau profonde à Grays Bay sur le golfe du Couronnement et les Territoires du Nord-Ouest.

En décembre 2019, la Banque de l'infrastructure du Canada a annoncé un investissement de 300 millions de dollars avec l'administration portuaire de Montréal pour construire un terminal à conteneurs à Contrecoeur d'une capacité accrue de 1,15 millions d'EVP. Si toutes les approbations sont octroyées, ce nouveau terminal sera en service d'ici le milieu des années 2020.

DÉVELOPPEMENTS AMÉLIORANT LA SÛRETÉ ET LA SÉCURITÉ

RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION

Afin d'appuyer l'amélioration de la sécurité maritime, Transports Canada a publié le *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité de la navigation (systèmes d'identification automatique)* le 17 avril 2019 pour démontrer son engagement à améliorer la sécurité maritime. L'objectif de cette initiative réglementaire était de modifier le *Règlement sur la sécurité de la navigation* existant de Transports Canada afin d'étendre les exigences relatives au transport du système d'identification automatique à une plus grande catégorie de navires à passagers. Cela permettra d'améliorer la sécurité maritime et de soutenir la protection et la récupération des épaulards résidents du Sud (ERS).

Une autre initiative réglementaire, qui vise à renforcer la sécurité maritime, est l'initiative de *Règlement*

de 2020 sur la sécurité de la navigation, dont le projet de règlement a été publié dans la partie I de la *Gazette du Canada*, le 15 juin 2019, et doit être publié dans la partie II de la *Gazette du Canada* au printemps 2020. Ce règlement abrogera neuf règlements existants relatifs à la sécurité de la navigation et aux radiocommunications et les regroupera en un nouveau règlement, le *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation*. De plus, la plupart des exigences relatives à la sécurité de la navigation du *Règlement sur les appareils de gouverne* seront transférées dans le nouveau règlement.

Parallèlement à cette consolidation, des améliorations seront apportées à certaines dispositions, actuellement contenues dans les 10 règlements, afin :

- d'étendre les exigences relatives au transport d'équipement d'alerte et de communication de détresse
- d'étendre les exigences relatives au transport d'équipement destiné à améliorer la sensibilisation aux activités des exploitants de navires
- d'incorporer par référence les chapitres IV et V de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS)
- d'aligner le régime réglementaire sur la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*
- de répondre aux recommandations formulées par le Bureau de la sécurité des transports, le coroner en chef pour l'incident maritime du Leviathan II et le vérificateur général
- de répondre aux préoccupations soulevées par le Comité mixte permanent d'examen du *Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques (1995)*

LIGNES DIRECTRICES POUR L'ÉVALUATION DU RISQUE OPÉRATIONNEL LIÉ À LA GLACE

Pour appuyer le *Règlement de 2017 sur la sécurité de la navigation dans l'Arctique et la prévention de la pollution*, Transports Canada a rédigé des Lignes directrices pour l'évaluation des risques opérationnels des glaces qui expliquent comment appliquer divers règlements, des documents incorporés, des normes et des références pour réduire le risque pour les navires naviguant dans les eaux arctiques du Canada.

PROGRAMME DE LA PROTECTION DE LA NAVIGATION

En août 2019, des modifications à la *Loi sur la protection de la navigation* sont entrées en vigueur; elles ont rétabli les protections perdues pour les eaux navigables, intégré des garanties modernes et renommé la législation *Loi sur les eaux navigables canadiennes*.

L'un des principaux objectifs de la loi est de réglementer les «ouvrages» qui pourraient nuire à la navigation. Les ouvrages comprennent toute structure, appareil ou objet - temporaire ou permanent - fabriqués par des humains qui se trouve dans, sur, au-dessus, sous, ou à travers toute eau navigable. Il peut s'agir de petits ouvrages comme des quais ou de grands ouvrages comme des barrages.

À la suite de l'entrée en vigueur de la *Loi sur les eaux navigables canadiennes*, Transports Canada a fait ce qui suit :

- Publication de l'[Arrêté visant les ouvrages majeurs](#) du ministre des Transports qui désigne les types de travaux susceptibles de gêner considérablement la navigation, et pour lesquels les propriétaires doivent demander une autorisation sur toute eau navigable
- Publication de l'[Arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur les eaux navigables canadiennes](#) du ministre des Transports qui a ajouté 25 eaux navigables à l'annexe de la Loi, y compris les rivières patrimoniales, sauvages et à courant libre admissibles
- Publication d'un nouvel outil appelé [Recherche de projet en commun \(RPC\)](#), un registre où les Canadiens peuvent accéder à des informations et formuler des commentaires sur les travaux proposés sur les eaux navigables de leur communauté
- Publication d'un nouvel [outil d'examen des projets](#) permettant aux propriétaires d'ouvrages de comprendre leurs obligations en vertu de la Loi, ainsi qu'un [site de soumission en ligne](#) permettant aux propriétaires de soumettre des demandes d'approbation

En 2019, le Programme de protection de la navigation de Transports Canada a traité 1 798 demandes

d'approbation, effectué 1 119 vérifications de conformité et pris 131 mesures d'application de la loi en vertu de la Loi sur les eaux navigables canadiennes.

Enfin, à titre de membre principal des Centres des opérations de la sûreté maritime, Transports Canada continue de s'associer à d'autres ministères et organismes du gouvernement fédéral pour tirer parti de notre capacité et autorité combinées pour accroître la sûreté maritime au Canada.

DÉVELOPPEMENTS AMÉLIORANT LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE SOUFRE

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 (p. ex. systèmes d'épuration des gaz d'échappement). Des progrès ont continué d'être enregistrés dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent en vertu du régime réglementaire sur les émissions moyennes visant à réduire les émissions des navires utilisés aux fins du 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.

RÈGLEMENTS SUR LES EAUX DE BALLAST

L'eau de ballast, qui est importante pour la sécurité et la stabilité des navires, peut également introduire des espèces envahissantes (comme la moule zébrée) dans les eaux réceptrices. En 2010, le Canada a adhéré à la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (la Convention). En 2019, la nouvelle réglementation sur les eaux de ballast a été publiée dans la *Gazette du Canada* afin de recueillir les commentaires du public. Ce règlement, qui vise à donner effet aux obligations du Canada au titre de la Convention et à protéger davantage les eaux canadiennes contre l'introduction et la propagation d'espèces aquatiques envahissantes et d'agents pathogènes, s'appliquerait aux navires canadiens partout et aux autres navires se trouvant dans des eaux sous juridiction canadienne. Les navires soumis au règlement seraient tenus de se conformer à un certain nombre de nouvelles dispositions, notamment une norme de rendement qui limiterait la concentration des organismes rejetés et l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de gestion des eaux de ballast. Le Ministère évalue les contributions reçues dans le cadre du processus de consultation publique.

RÈGLEMENT SUR L'INTERVENTION ENVIRONNEMENTALE

Le 10 juillet 2019, Transports Canada a publié le *Règlement sur l'intervention environnementale* dans la *Gazette du Canada*, Partie II. Ce règlement a été élaboré pour rendre le régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures plus efficace lorsque le pétrole est transféré vers et depuis les navires. Le règlement demande aux installations de manutention d'hydrocarbures d'améliorer leurs activités de prévention et de planification, parallèlement à une plus grande conformité et application de la part de Transports Canada. Ceci signifie que le Canada est mieux préparé à faire face à un déversement d'hydrocarbures. Les nouvelles exigences du Plan de protection des océans permettront de gérer les risques de pollution des rivages et des zones sensibles, qui sont importants pour les communautés autochtones et côtières.

DÉVELOPPEMENTS CONCERNANT LE RÉTABLISSMENT DES POPULATIONS DE BALEINES AU CANADA

Épaulards résidents du Sud

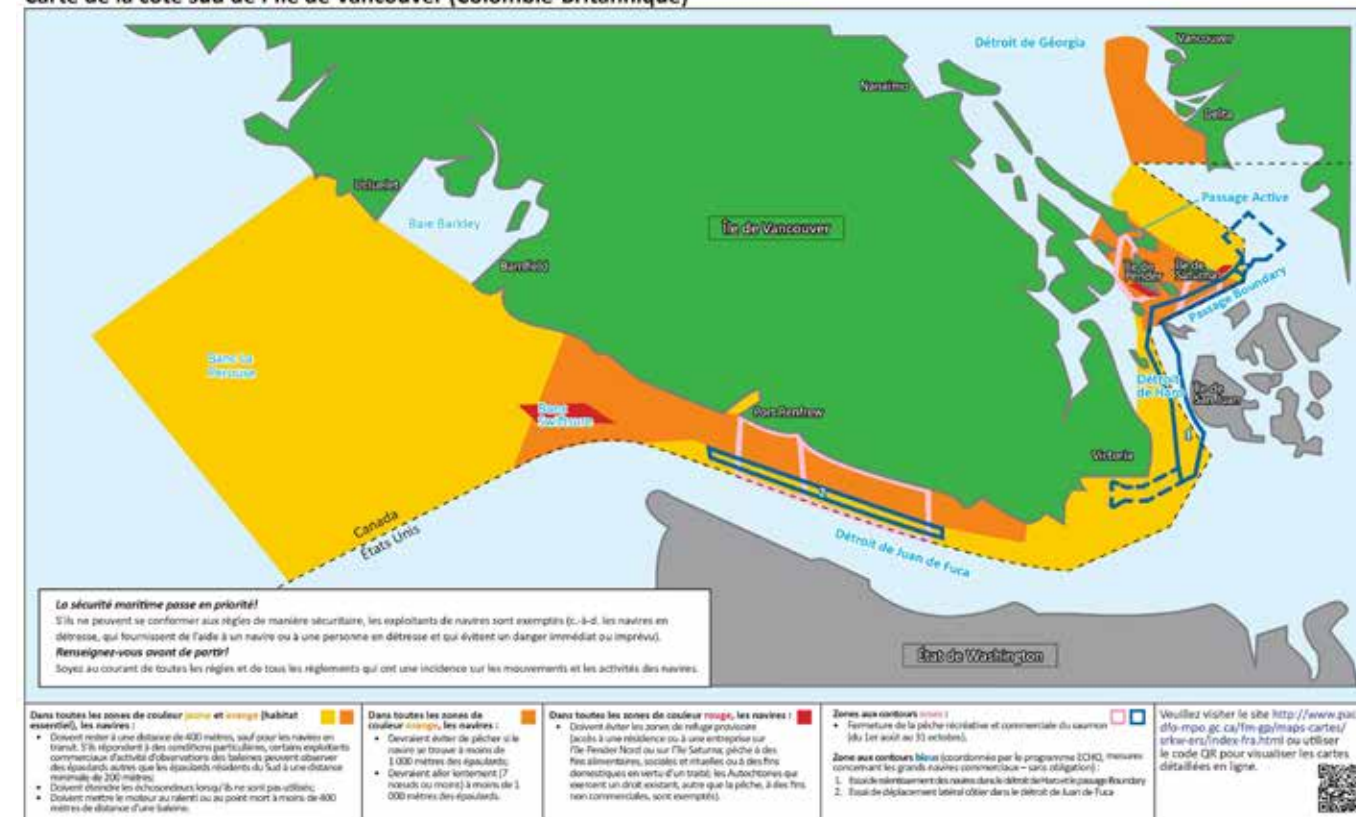
En 2019, Transports Canada a mis en œuvre une série de mesures visant à réduire les impacts des perturbations acoustiques et physiques des navires sur l'ERS par l'émission d'un arrêté d'urgence en vertu de la Loi de 2001 sur la marine marchande. Ces mesures ont été mises en œuvre du 1er juin au 31 octobre et comprennent :

- L'introduction de zones de refuge provisoires obligatoires, qui interdisent l'entrée de tout navire dans les zones désignées de Swiftsure Bank et au large des îles Pender et Saturna, des zones identifiées comme des zones de recherche de nourriture pour l'ERS.
- Une distance d'approche obligatoire de 400 m pour tous les épaulards dans leur habitat

essentiel. Sur autorisation du ministre des Transports, les sociétés d'observation des baleines et d'écotourisme qui ont conclu un accord durable d'observation des baleines ont pu voir les non-ERS à une distance pouvant atteindre 200 m et ont accepté de ne pas offrir ni promouvoir des visites d'observation d'ERS.

En plus de ces mesures obligatoires, des mesures volontaires supplémentaires pour protéger les ERS ont été mises en œuvre, y compris une zone de ralentissement de 7 nœuds à moins de 1 km des ERS, l'arrêt des sondeurs lorsqu'ils ne sont pas en fonction et la mise au ralenti des moteurs à 400 m d'un épaulard.

Carte de la côte sud de l'île de Vancouver (Colombie-Britannique)



Transports Canada continue également de s'associer au programme ECHO de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser pour identifier et mettre en œuvre des mesures visant à réduire le bruit sous-marin provenant du trafic des grands navires commerciaux. En 2019, le ralentissement volontaire des navires commerciaux mis en œuvre en 2017 et 2018 a été étendu pour inclure à la fois le détroit de Haro et le col Boundary. En outre, un déplacement latéral volontaire du trafic côtier des navires dans le détroit de Juan de Fuca a été mis en œuvre pour éloigner le trafic des principales zones d'alimentation.

Transports Canada et Pêches et Océans Canada ont également conclu une entente de conservation en vertu de la Loi sur les espèces en péril avec les divers partenaires de l'industrie participant au programme ECHO. Le but de l'accord est d'officialiser la participation des partenaires de l'industrie et de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser au programme ECHO et d'officialiser le rôle du programme ECHO dans la recherche, l'élaboration, la mise en œuvre et le suivi des mesures visant à réduire les perturbations acoustiques et physiques des grands navires commerciaux.

Transports Canada a tenu des séances de mobilisation au printemps 2019 avec des groupes autochtones et des intervenants clés sur le concept et l'élaboration de plans de gestion de bruits sous-marins émanant des navires.

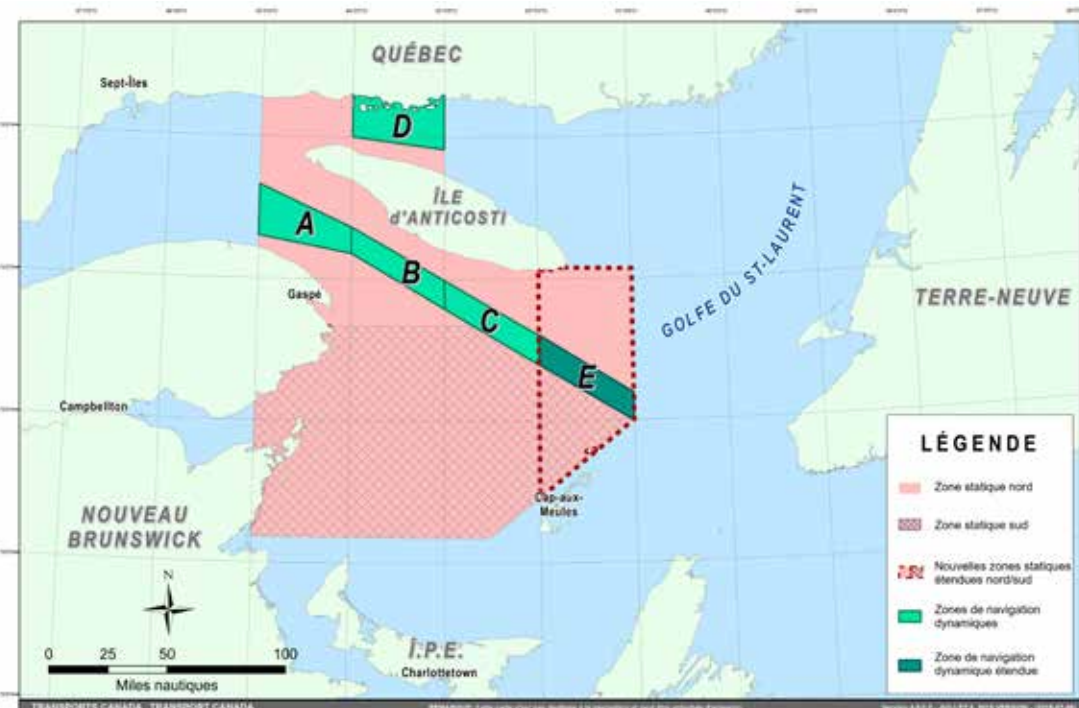
Dans le cadre de l'engagement du gouvernement du Canada à lutter contre le bruit sous-marin des navires, l'Initiative pour des navires silencieux a été lancée en 2019 pour développer des preuves scientifiques sur les approches les plus efficaces pour atténuer les bruits provenant des navires dans le cadre d'une solution à long terme au bruit sous-marin rayonné.

L'Initiative pour des navires silencieux permet à Transports Canada de combler ces lacunes en finançant l'évaluation de technologies et de pratiques opérationnelles sécuritaires, respectueuses de l'environnement et efficaces pour des «navires silencieux». Les résultats générés par l'initiative appuieront les efforts du Canada pour influencer l'élaboration de normes internationales de conception de navires silencieux par l'intermédiaire de l'Organisation maritime internationale (OMI).

À l'échelle mondiale, le Canada est un chef de file sur la question du bruit sous-marin provenant de la navigation puisqu'il mène des travaux à l'OMI, notamment en organisant des ateliers et en participant à des conférences internationales. En janvier 2019, le gouvernement du Canada a organisé un atelier technique au siège de l'OMI à Londres, au Royaume-Uni, sur l'importance de diminuer les bruits sous-marins des navires pour protéger le milieu marin. L'atelier a attiré plus de 140 délégués de 24 pays et comprenait des architectes navals, des ingénieurs maritimes, des opérateurs de navires, des chantiers navals, des décideurs nationaux, des associations industrielles, des universitaires et des organisations non gouvernementales. Le résultat a été une vaste expertise avec des points de vue divers qui a conduit à une évaluation plus complète et précise de l'état actuel et des possibilités de conceptions et de technologies innovantes pour les navires. Un atelier sur les politiques a été organisé à Vancouver en novembre 2019, et une nouvelle proposition de travail a été soumise pour examen et approbation par le Comité de la protection du milieu marin de l'OMI lors de sa prochaine réunion prévue pour l'automne 2020. Les restrictions de voyage pourraient avoir un impact sur les négociations à l'OMI au sujet de nouvelles mesures.

Baleines noires de l'Atlantique Nord

Pour une troisième année, du 28 avril au 15 novembre, Transports Canada a mis en œuvre des mesures de gestion de la vitesse dans le golfe du Saint-Laurent afin de réduire le risque de collision de navires avec les baleines noires de l'Atlantique du Nord (BNAN). Le ministère a mis en place une restriction de vitesse pour les navires de 20 m ou plus traversant 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 voyager à des vitesses opérationnelles sûres dans certaines parties des voies de navigation au nord et au sud de l'île d'Anticosti lorsqu'aucune BNAN n'a été observée.



En réponse au décès de plusieurs BNAN à la mi-saison, le gouvernement du Canada a annoncé le 8 juillet 2019 des mesures améliorées pour assurer une protection supplémentaire aux BNAN, notamment:

- appliquer la restriction de vitesse à tous les navires de plus de 13 m de longueur
- élargissement de la zone de restriction de vitesse, et
- accroître la surveillance aérienne

Le programme national de surveillance aérienne de Transports Canada a effectué un total de 586,7 heures de vol en 2019 à l'appui de ces mesures. Avec 5 279 transits à travers la zone de réduction de vitesse, 19 pénalités ont été imposées, soit un taux de conformité de 99,6%.

Le travail continu avec d'autres ministères, l'industrie, les organisations non gouvernementales, le milieu universitaire, les groupes autochtones et les partenaires internationaux est essentiel au succès continu des mesures de l'Initiative des baleines.

PLAN DE PROTECTION DES OCÉANS

Le gouvernement du Canada continue de mettre en œuvre des initiatives dans le cadre du Plan national de protection des océans de 1,5 milliard de dollars 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 répondre en cas d'accidents de pollution d'un océan à l'autre.

INITIATIVES DU PLAN DE PROTECTION DES OCÉANS :

ÉTABLISSEMENT DE PARTENARIATS SOLIDES

Transports Canada a continué de collaborer avec les Autochtones, les collectivités côtières, les intervenants du milieu marin, ainsi que les provinces et les territoires, par l'intermédiaire de plus de 873 séances de mobilisation tenues jusqu'à présent, y compris 615 avec différents groupes autochtones. Dans le cadre du Plan de protection des océans, 21 projets, totalisant 5,8 millions de dollars, seront financés au titre du programme d'engagement et de partenariat avec les collectivités autochtones et locales afin de soutenir les partenariats et l'engagement à long terme avec les Autochtones.

SENSIBILISATION ACCRUE AUX ACTIVITÉS MARITIMES

L'Initiative de sensibilisation accrue aux activités maritimes a été lancée en mai 2019 pour créer un système convivial en ligne qui améliore l'accès aux données maritimes locales, notamment sur le trafic maritime. Des fonds ont été accordés aux partenaires pour renforcer la capacité du projet, l'achat d'équipement, la modernisation des infrastructures et pour améliorer davantage le système. Des partenaires mettent régulièrement à l'essai le système et collaborent avec Transports Canada pour établir des priorités d'amélioration afin de s'assurer qu'il répond aux besoins de la communauté et des utilisateurs.

CORRIDORS DE NAVIGATION À FAIBLE IMPACT DANS LE NORD

Ce projet vise à développer un cadre de gouvernance pour faciliter la gestion du transport maritime le long des routes clés afin de minimiser les effets potentiels sur la faune, les activités socioculturelles et les zones écologiquement sensibles. Un tel cadre permettrait également d'améliorer la sécurité de la navigation maritime et d'orienter les investissements futurs et les améliorations de service dans les zones prioritaires du Nord. En 2019, Transports Canada, la Garde côtière canadienne et le Service hydrographique du Canada ont terminé la première série de séances de mobilisation avec les communautés inuites et autochtones, les organisations de revendication territoriale, les partenaires et les intervenants, y compris les gouvernements territoriaux et provinciaux, l'industrie, les universités et les organisations non gouvernementales. L'objectif de ces séances était d'établir des partenariats et d'avoir des discussions préliminaires sur les objectifs de l'initiative en ce qui concerne la gouvernance et les zones géographiques prioritaires le long des routes du corridor maritime. La collaboration avec les partenaires et les intervenants se poursuit et devrait se poursuivre au cours de la prochaine année.

INITIATIVE NATIONALE SUR LES MOUILLAGES

En tant que nation commerçante, le système de transport maritime est essentiel au bien-être économique et social du Canada. Les ancrages font partie intégrante d'une navigation sûre. Nous visons à gérer les mouillages au Canada afin de s'assurer que le transport maritime commercial est géré efficacement et qu'il est sécuritaire pour le bien de tous les Canadiens et, dans la mesure du possible, en tentant de réduire au minimum les répercussions sur les milieux marins et les collectivités avoisinantes. L'initiative sur les mouillages crée un cadre permettant d'identifier de nouveaux sites de mouillage, de gérer les mouillages en dehors des ports publics et de définir les meilleures pratiques pour les navires amarrés.

Le Protocole provisoire quant au mouillage dans le sud de la Colombie-Britannique, introduit en 2018 pour répondre aux préoccupations des intervenants face aux impacts des grands navires amarrés en dehors des autorités portuaires, reste en vigueur. Ce protocole prévoit la mise en place de procédures volontaires en vue d'équilibrer l'utilisation des zones de mouillage situées à l'extérieur des ports et d'atténuer la perturbation des résidents par la lumière et le bruit provenant des navires au mouillage. Il a été élaboré en partenariat avec l'Administration portuaire de Vancouver-Fraser, l'autorité de pilotage du Pacifique et les intervenants du secteur. Une partie essentielle de ce travail consiste à continuer à mobiliser les Autochtones, les collectivités côtières et les intervenants du milieu marin sur les principaux défis liés aux activités de mouillage au cours de l'année à venir.

Projet de loi C-48 : *Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers*

La *Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers* (projet de loi C-48) a reçu la sanction royale le 21 juin 2019 et vise à assurer un niveau de protection côtière sans précédent dans le nord de la Colombie-Britannique. La Loi interdit aux pétroliers transportant une cargaison de plus de 12 500 tonnes de pétrole brut ou de produits pétroliers persistants de s'arrêter, de charger ou de décharger dans les ports ou les installations maritimes de la zone soumise au moratoire, qui couvre la zone allant de la frontière entre le Canada et les États-Unis au nord, jusqu'au point sur le continent de la Colombie-Britannique en face de la pointe nord de l'île de Vancouver, y compris Haida Gwaii.

Initiative sur l'équipement de sécurité et l'infrastructure maritime de base dans les collectivités nordiques

Dans le cadre de cette initiative, 24,2 millions de dollars ont été alloués aux gouvernements du Nunavut et des Territoires du Nord-Ouest pour améliorer la sécurité et l'efficacité des opérations de réapprovisionnement des collectivités en 2018. Un deuxième appel de propositions, se terminant le 31 mars 2020, a été lancé pour des projets admissibles dans les régions du Nunavut, des Territoires du Nord-Ouest, du Nunatsiavut (Labrador) et du Nunavik (nord du Québec) afin d'engager les 68,4 millions de dollars restants. Le financement sera consacré à des projets comme les zones de dépôt des cargaisons, les rampes de transport maritime, les bornes d'amarrage et l'infrastructure des opérations de réapprovisionnement en pétrole.

PROGRAMME DE FORMATION MARITIME

Le programme de formation maritime améliore l'accès à la formation et aux possibilités d'emploi dans l'industrie maritime pour les groupes sous-représentés comme les femmes, les habitants du Nord et les Autochtones. Le programme a fourni un financement sur trois ans au Nunavut Fisheries and Marine Training Consortium, au Nova Scotia Community College et au British Columbia Institute of Technology.

GESTION PROACTIVE DES NAVIRES

Transports Canada a collaboré avec les collectivités autochtones et côtières et les intervenants du secteur maritime pour créer une ébauche de cadre national de gestion proactive des navires qui fournit des conseils sur la façon de cerner et de traiter les problèmes de trafic maritime. Des projets pilotes ont été lancés à Cambridge Bay, au Nunavut, dans la région des Inuvialuit et sur la côte nord de la Colombie-Britannique pour rendre le cadre national opérationnel et le mettre à l'essai.

INITIATIVE D'ÉVALUATION DES EFFETS CUMULATIFS DU TRANSPORT MARITIME

Cette initiative est en cours de déploiement et mise à l'essai dans six sites pilotes au Canada. Transports Canada compte sur la mobilisation 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 deux années de

mobilisation, de nombreuses informations ont été recueillies, notamment sur les activités des navires et les facteurs de stress sur l'environnement qui en résultent. L'élaboration d'un cadre national pour évaluer les effets cumulés du transport maritime a été lancée et est entreprise en collaboration avec les nations autochtones, les experts universitaires et les parties prenantes afin d'améliorer la compréhension des effets cumulés du transport maritime dans les principaux écosystèmes.

NAVIRES ABANDONNÉS OU DANGEREUX

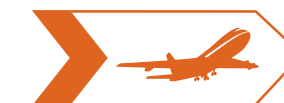
Transports Canada, en partenariat avec le ministère des Pêches et des Océans et la Garde côtière canadienne, a mis en œuvre une stratégie nationale sur les navires abandonnés et naufragés. Cette stratégie globale comprend plusieurs mesures pour atténuer les impacts et les risques posés par ces navires à problèmes. L'élément central, la [Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux](#), est entré en vigueur en juillet 2019. Il est conçu pour protéger les communautés côtières, l'environnement et les infrastructures en renforçant la responsabilité des propriétaires de navires tout au long de leur cycle de vie. Il le fait notamment en interdisant l'acte d'abandon des navires et en intégrant dans le droit canadien la [Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves 2007](#). Il a également renforcé les pouvoirs fédéraux de prendre des mesures proactives à l'égard des navires présentant des risques dans les eaux canadiennes. Une autre mesure clé est le lancement du [programme de bateaux abandonnés](#), pour lequel un [financement a été annoncé](#) pour les projets suivants:

- Retrait et élimination de 112 navires
- Réalisation de 109 évaluations d'élimination
- Soutien de cinq projets d'éducation et de sensibilisation et de trois projets de recherche

MOBILISATION DES CANADIENS

Transports Canada continue de sensibiliser le public au Plan de protection des océans et à la sécurité maritime, notamment en sollicitant la participation des Canadiens et en recevant leurs commentaires par l'intermédiaire du Parlons – [Plan de protection des océans](#).

TRANSPORT AÉRIEN



FAITS SAILLANTS

- Le *Règlement sur la protection des passagers aériens* est entré en vigueur. Il prévoit des normes sur le traitement et l'indemnisation à accorder aux voyageurs confrontés à des circonstances courantes telles que les retards.
- Le Canada a été proactif en clouant au sol le Boeing 737 MAX-8 après le tragique incident d'Ethiopian Airlines, et il a mis en place des mesures de sécurité strictes, allant au-delà de celles recommandées par l'administration fédérale américaine de l'aviation (FAA).
- Transports Canada s'est engagé à assurer la valeur publique dans les acquisitions de compagnies aériennes canadiennes. Un examen minutieux est appliqué pour évaluer les incidences que ces acquisitions pourraient avoir sur les voyageurs, notamment une évaluation de l'intérêt public ordonnée pour le projet d'acquisition de Transat A.T. inc. par Air Canada.



DÉVELOPPEMENTS MAJEURS À LA LÉGISLATION, À LA RÉGLEMENTATION ET AUX PROGRAMMES

La *Loi sur la modernisation des transports* a mandaté l'Office des transports du Canada pour élaborer des règlements de protection des passagers aériens qui seraient clairs, cohérents, transparents et équitables. L'Office, en collaboration avec Transports Canada, a élaboré un nouveau règlement basé sur des consultations avec le public et l'industrie aérienne. Cette nouvelle approche définit des normes claires de traitement pour les voyageurs aériens dans des situations spécifiques, ainsi qu'une compensation financière dans certaines circonstances.

La première phase de la réglementation sur la protection des passagers aériens, relative aux communications, aux retards sur le tarmac, aux refus d'embarquement, aux bagages perdus et endommagés et au transport d'instruments de musique, est entrée en vigueur le 15 juillet 2019. La deuxième phase, avec des règlements relatifs aux retards et aux annulations de vols, ainsi qu'à l'attribution de sièges aux enfants, est entrée en vigueur le 15 décembre 2019.

La 40e session de l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), un événement triennal, a eu lieu au siège de l'OACI à Montréal du 24 septembre au 4 octobre 2019 et elle a accueilli plus de 2 400 délégués internationaux. L'Assemblée a permis de faire progresser les priorités communes en matière de sécurité, de sûreté, d'efficacité, de développement économique et de protection de l'environnement dans le domaine de l'aviation. En outre, le Canada a été réélu avec succès dans la première partie du Conseil de l'OACI (États d'importance majeure dans le transport aérien).

DÉVELOPPEMENTS AMÉLIORANT L'EFFICACITÉ

Le Programme du cadre qui appuie le marché du transport aérien aide à soutenir une industrie aérienne compétitive et viable. Il donne aux compagnies aériennes canadiennes la chance de croître et de rivaliser avec succès dans un environnement mondial et établit la structure de gouvernance des fournisseurs nationaux d'infrastructures aériennes.

En 2019, Transports Canada a poursuivi ses efforts pour collaborer avec l'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 les ressources de toutes les parties prenantes.

Tout au long de l'année 2019, le Canada a continué à améliorer la connectivité du transport aérien avec ses partenaires bilatéraux et il a conclu des accords nouveaux ou élargis avec plusieurs marchés, notamment la Tunisie, la Grenade (de type ciel ouvert), le Chili et l'Équateur. En décembre 2019, le Canada avait conclu des accords de transport aérien (ATA) nouveaux ou élargis couvrant 107 pays dans le cadre de la politique Ciel bleu. Cela inclut un accord de transfert de technologie complet avec l'Union européenne.

DÉVELOPPEMENTS AMÉLIORANT LA SÛRETÉ ET LA SÉCURITÉ

Transports Canada traite environ 120 000 services de l'aviation civile par an. En 2019, le Ministère a :

- fournit 28 894 services de délivrance de licence de pilote ou de mécanicien navigant
- délivré 955 certificats d'exploitant aérien
- traité 7 790 demandes d'enregistrement d'aéronefs
- traité 101 demandes de licences de contrôleur de la circulation aérienne
- réalisé 40 970 évaluations médicales
- délivré 32 436 certificats de pilote de système d'aéronef télépilote (SATP) délivrés
- réalisé des milliers d'inspections
- délivré 117 documents d'aviation canadiens aux nouveaux participants du programme de la Chaîne d'approvisionnement sécurisée du fret aérien

DRONES (SYSTÈME D'AÉRONEF TÉLÉPILOTÉ)

En 2019, Transports Canada a publié un nouveau règlement sur les petits drones pilotés en visibilité directe. Ces réglementations créent des règles prévisibles pour permettre aux drones d'être utilisés par

les entreprises, les premiers intervenants et ceux qui veulent piloter des drones pour le plaisir.

La réglementation prévoit deux catégories principales d'utilisation de drones : élémentaire et avancée. Ces catégories sont fondées sur la distance des passants et sur des règles régissant l'espace aérien. Les deux catégories ont leur propre ensemble de règles qui obligent le pilote de drone à :

- immatriculer son drone et à inscrire le numéro d'immatriculation sur celui-ci, et
- passer un examen en ligne et obtenir un certificat de pilote

Les deux centres d'essai pour les drones au Canada sont des atouts stratégiques qui jouent un rôle important dans la croissance de cette industrie. Il s'agit du Centre d'excellence sur les drones à Alma, au Québec, et du Centre des systèmes télécommandés de Foremost, en Alberta. Ces centres d'essai offrent des environnements contrôlés avec un accès à plus de 127 000 km² d'espace aérien restreint entre eux. Les exploitants peuvent s'y rendre pour prouver des procédures de sécurité, pour valider des technologies et pour créer des pratiques d'exploitation.

Les [nouveaux services de drones en ligne](#) de Transports Canada sont entièrement numériques et offerts en temps réel, ce qui reflète l'engagement de l'Aviation civile à moderniser la prestation de ses services.

BOEING 737 MAX-8

À la suite de l'écrasement de Lion Air en Indonésie en octobre 2018, Transports Canada, ainsi que d'autres autorités réglementaires dans le monde, a reçu de la FAA des États-Unis une évaluation sommaire et une consigne de navigabilité continue concernant l'état de conception de l'avion Boeing 737 MAX. Transports Canada a été la seule autorité réglementaire au monde à mettre en œuvre des mesures supplémentaires allant au-delà de ce qui avait été recommandé par la FAA à la suite de l'écrasement de Lion Air. Le Ministère, en collaboration avec les trois exploitants canadiens de MAX 8 (Air Canada, WestJet et Sunwing), a mis en place des exigences supplémentaires de formation obligatoire pour les pilotes canadiens de Boeing 737 MAX-8 par mesure de précaution.

Dans le cas de l'accident d'Ethiopian Airlines survenu le 10 mars 2019, Transports Canada a d'abord obtenu des données satellitaires détaillées d'Aireon, un consortium international de corridors de services de navigation aérienne qui comprend NAV Canada en tant que fournisseur de services canadien, tôt le matin du 13 mars 2019. Après avoir rapidement analysé ces nouvelles données, Transports Canada a décidé de façon indépendante de faire immobiliser au sol le Boeing 737 MAX-8 le matin même. Peu de temps après notre décision, la FAA a également immobilisé l'avion au sol.

Transports Canada continue de travailler en collaboration avec les autorités de l'aviation civile internationale en vue d'une certification et d'une validation des modifications de conception du Boeing 737 MAX-8 qui permettraient une remise en service de l'aéronef à l'échelle mondiale.

FORUM DE COLLABORATION SUR LA SÉCURITÉ AÉRIENNE

En janvier 2019, l'initiative de méthodologie d'analyse stratégique des risques pour la sécurité (ASRS) a été présentée à l'industrie aéronautique. Cette initiative est un effort de collaboration avec l'industrie aéronautique pour cerner, évaluer et classer les problèmes de sécurité importants. Si les pratiques de gestion des risques sont reconnues comme une lacune ou un problème de sécurité, alors la pratique en question sera incluse dans le registre des risques de l'ASRS et évaluée pour déterminer le niveau de risque qu'elle représente dans le système d'aviation canadien.

Depuis, plusieurs réunions ont eu lieu avec l'industrie de l'aviation et les intervenants externes qui participent graduellement au processus de détermination des risques.

CAMPAGNE DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION GÉNÉRALE

En 2019, Transports Canada souhaitait améliorer la sécurité dans la communauté de l'aviation générale grâce à une campagne de sécurité. Lancée en 2017, cette campagne de trois ans vise à améliorer la sécurité grâce à une technologie non réglementée et à des projets promotionnels et éducatifs tels que des séminaires nationaux sur la sécurité. Ces séminaires couvrent différents sujets, comme la prise de décision des pilotes, la compétence des pilotes et les meilleures pratiques.

Pour sa troisième année, la campagne a poursuivi ses objectifs en matière de sécurité grâce à un

engagement accru avec la communauté de l'aviation générale, notamment par la création de groupes de travail chargés de traiter des questions de sécurité spécifiques. La campagne continue d'avoir une forte présence sur le site Web de Transports Canada, notamment par des messages réguliers dans les médias sociaux et par l'offre de produits de sécurité numériques.

La campagne de trois ans s'achèvera en 2020, mais les initiatives développées durant cette campagne se poursuivront dans le cadre du programme de sécurité de l'aviation civile.

COMMERCIALISATION DES SERVICES DE CONTRÔLE DE SÛRETÉ AÉRIENNE

Le budget de 2019 a annoncé un objectif de transfert de la prestation des services de contrôle de sécurité des aéroports à une entreprise indépendante à but non lucratif. Ces services sont actuellement gérés par l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), qui est une société d'État. Le gouvernement fédéral continuera de superviser les services de contrôle de sécurité dans les aéroports canadiens. La *Loi sur la commercialisation des services de contrôle de sûreté*, la loi qui permet ce changement, a reçu la sanction royale le 21 juin 2019.

Cette transformation historique donnera lieu à une autorité de contrôle de sûreté plus innovante, plus souple et plus réactive. Elle s'inspire de la commercialisation réussie des services de navigation aérienne qui a eu lieu à la fin des années 1990 et qui a abouti à la création de NAV Canada. Depuis lors, NAV Canada a pu réduire les frais, stimuler l'innovation technologique et améliorer les services, tout en maintenant un dossier de sécurité de classe mondiale.

PRÉCONTRÔLE

En 2019, les services des Customs and Border Protection des États-Unis a procédé au précontrôle d'environ 15 millions de passagers à destination des États-Unis dans les huit aéroports de précontrôle du Canada, dans le cadre de deux accords bilatéraux entre les deux pays : l'Accord relatif au précontrôle dans le domaine du transport aérien et le nouvel Accord relatif au précontrôle dans les domaines du transport terrestre, ferroviaire, maritime et aérien, lequel est entré en vigueur le 15 août 2019. Ce dernier a étendu le précontrôle aux modes de transport de surface, ferroviaire et maritime, ainsi qu'à de nouveaux lieux pour le mode aérien. L'expansion du précontrôle dans tous les modes 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.

DÉVELOPPEMENTS AMÉLIORANT LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Transports Canada a collaboré avec d'autres pays pour aider l'OACI à élaborer un programme de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale. Le plan gère les émissions de carbone en obligeant les exploitants d'aéronefs à acheter des crédits de carbone pour compenser une partie des émissions de gaz à effet de serre des vols internationaux. Elle s'applique à tout exploitant aérien (commercial et privé) qui émet plus de 10 000 tonnes d'émissions de CO₂ sur les vols internationaux entre 2019 et 2035.

Transports Canada a publié en novembre 2018 un règlement dans la *Loi sur l'aéronautique* qui établit des exigences de surveillance, d'enregistrement et de vérification pour tous les exploitants canadiens en ce qui concerne les émissions de CO₂. Les données des exploitants permettraient d'établir les niveaux de référence des émissions sectorielles et individuelles afin de déterminer les obligations de compensation pendant la phase de compensation.

Pour permettre aux transporteurs canadiens de se conformer plus facilement à la CORSIA, Transports Canada a travaillé sur de nouveaux règlements qui combinent les obligations de compensation de la CORSIA au droit national canadien.

Transports Canada a également appuyé le programme de renforcement des capacités d'assistance et de formation de l'OACI pour soutenir la mise en œuvre mondiale de CORSIA. Transports Canada offre des séances de renforcement des capacités en français aux États africains de la Francophonie et en anglais aux États des Caraïbes. À ce jour, Transports Canada a organisé 8 séminaires régionaux.

Transports Canada continuera d'encourager un plus grand nombre de pays à participer volontairement au volet de compensation du CORSIA afin d'augmenter le pourcentage de l'aviation internationale qui

sera couvert par le système.

AUTRES DÉVELOPPEMENTS DANS LE SECTEUR

ACQUISITION DE CANADIAN NORTH INC. PAR FIRST AIR ET LEUR FUSION

À la suite d'une évaluation d'intérêt public effectuée par le ministre des Transports, le 16 juin 2019, le gouverneur en conseil a autorisé Bradley Air Services Limited (connue sous le nom commercial de First Air) à acheter et à fusionner avec Canadian North Inc., sous réserve de certain termes et conditions.

Les termes et conditions:

- limiter les augmentations des tarifs passagers et fret
- s'assurer que la capacité et les délais de livraison du fret sont maintenus et non réduits pour les itinéraires de passagers transportant du fret
- fournir un accès aux nouveaux entrants sur le marché, et
- fixer des conditions de transparence et de responsabilité pour la nouvelle entreprise

À la suite de cette autorisation et de la clôture de la transaction le 9 juillet 2019, Canadian North est devenu le principal fournisseur de services aériens pour les passagers et le fret du Nord du Canada. Le nouveau transporteur prévoit transporter 225 000 passagers et plus de 22 millions de kg de fret et de courrier entre 31 collectivités du Nord et Ottawa, Montréal, Winnipeg et Edmonton.

ACQUISITION DE WESTJET PAR ONEX

Le 11 décembre 2019, ONEX Corporation, une société de portefeuille canadienne, a acquis Westjet Airlines Ltée. L'entente a été soumise à un examen gouvernemental et réglementaire, d'abord par le ministre des Transports, qui a déterminé qu'elle ne soulevait pas de questions d'intérêt public liées au transport national, puis par la Cour du Banc de la Reine de l'Alberta, qui a rendu une ordonnance l'autorisant.

Cette décision a été suivie par le Bureau de la concurrence, qui a déterminé que, selon lui, l'entente n'aurait pas d'incidence négative sur la concurrence, et enfin par l'Office des transports du Canada. Ce dernier a autorisé l'entente à la condition qu'ONEX modifie ses règlements afin de s'assurer que toute question concernant et affectant WestJet soit votée lors des réunions du conseil d'administration où une majorité d'administrateurs canadiens sont présents, afin de garantir que WestJet reste sous contrôle canadien.

PROJET D'ACQUISITION DE TRANSAT A.T. INC. PAR AIR CANADA

Le 27 juin 2019, à l'issue d'une période de négociation exclusive qui a débuté en mai, la direction de Transat A.T. inc. a accepté de recommander à ses actionnaires son acquisition par Air Canada, qu'ils ont approuvée le 23 août 2019. Le 27 août 2019, le ministre des Transports a déterminé que la transaction proposée soulevait des questions d'intérêt public liées au transport national et qu'une évaluation de l'intérêt public de la transaction proposée devait être menée avec la participation du commissaire à la concurrence. L'évaluation de l'intérêt public doit être remise au ministre d'ici le 2 mai 2020 et servira de base à la recommandation du ministre au gouverneur en conseil, qui décidera en dernier ressort de la question.

DÉVELOPPEMENTS FUTURS DANS LE SECTEUR

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 des pratiques exemplaires et de suivre le rythme des innovations et de la technologie.

Transports Canada mettra en œuvre une campagne de sécurité dans le but d'éliminer les pratiques dangereuses dans le secteur des taxis aériens. L'accent sera mis sur l'utilisation d'une gestion proactive de la sécurité afin de développer une culture où les pratiques dangereuses sont considérées comme inacceptables. Cette campagne s'inspirera du succès actuel de la Campagne de sécurité de l'aviation générale.



TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Au Canada, comme dans le reste du monde, l'industrie privée prend désormais la tête du lancement de nouveaux systèmes et services spatiaux, ce qui entraîne une demande accrue de services de lancement commerciaux nationaux. Les Canadiens explorent actuellement de multiples options pour que leurs technologies nouvelles et innovantes puissent être envoyées dans l'espace en toute sécurité, dans les délais et les budgets impartis. Les jeunes entreprises spatiales canadiennes développent également des technologies de lanceurs avec l'intention de les lancer depuis le Canada dans un avenir proche.

Le Ministère a le pouvoir, en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* et du *Règlement de l'aviation canadien*, de réglementer les fusées destinées à l'espace au Canada, l'utilisation de l'espace aérien intérieur canadien et la certification des aérodromes.

Le 6 mars 2019, le gouvernement du Canada a annoncé une stratégie spatiale nationale qui reconnaît la valeur stratégique de l'espace et de l'exploration spatiale pour le Canada. La stratégie spatiale va :

- permettre à l'industrie spatiale canadienne de tirer pleinement profit de l'économie spatiale en pleine croissance
- concentrer les investissements sur les technologies de communication par satellite et l'espace comme catalyseur, et
- soutenir les universités, l'industrie et le secteur des sciences canadiennes découlant de l'utilisation des technologies spatiales nationales et commerciales



TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

FAITS SAILLANTS

➤ Des changements au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* ont été publiés dans la partie II de la *Gazette du Canada*. Ces modifications ont mis à jour les exigences techniques et de sécurité pour certains conteneurs, et elle a amélioré l'harmonisation des exigences canadiennes et américaines relatives aux wagons-citernes.

➤ Transports Canada a mis à jour la partie 7 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* sur les dispositions du Plan d'intervention d'urgence. Cette mise à jour améliore la sécurité des Canadiens en introduisant des exigences plus strictes en matière d'intervention d'urgence pour les entreprises qui transportent des marchandises dangereuses.

➤ Transports Canada a continué d'améliorer sa gestion du transport des marchandises dangereuses, la formation des inspecteurs et de leur personnel de soutien.

➤ 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.

AMÉLIORER LA SURVEILLANCE DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Transports Canada a maintenu un solide programme de surveillance avec près de 100 inspecteurs effectuant 5 210 inspections et employant 204 mesures d'application et de réduction des risques. La formation spécialisée des inspecteurs continue d'être mise à jour, développée et dispensée par le

TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES



Ministère. Transports Canada s'efforce d'améliorer continuellement son régime de surveillance fondé sur le risque en recherchant, en identifiant et en traitant les risques émergents.

POUR SUIVRE LA RECHERCHE COLLABORATIVE

PÉTROLE BRUT

Transports Canada a travaillé avec le Département de l'énergie et le Département des transports des États-Unis pour entreprendre une étude de recherche sur la caractérisation du pétrole brut. L'étude examine les caractéristiques physiques, chimiques et de combustion de certains pétroles bruts nord-américains. L'étude regarde aussi la manière dont ces caractéristiques sont liées aux distances de risque thermique résultant des incendies de piscines et de boules de feu. Les résultats ont indiqué que tous les pétroles testés présentent des distances de danger thermique comparables et que les propriétés mesurées sont conformes à celles d'autres hydrocarbures liquides à base d'alcane.^[9]

En 2019, Transports Canada a lancé une campagne additionnelle d'échantillonnage et d'analyse du pétrole brut. L'objectif était d'échantillonner les pétroles bruts canadiens qui sont souvent transportés dans le système de transport terrestre afin d'obtenir un ensemble de données plus robuste pour l'analyse des risques des dangers (p. ex. l'inflammabilité et la toxicité) de transporter des pétroles bruts. Transports Canada a également terminé des travaux expérimentaux sur les essais de feu en nappe de pétrole brut, où les caractéristiques de feu du brut Bakken et du bitume dilué ont été comparées lors de feux en nappe de deux mètres.

En octobre 2019, Transports Canada a développé un modèle informatique qui peut prédire le comportement du pétrole brut dans des conteneurs fermés (comme les wagons-citernes) exposés à des conditions d'incendie jusqu'à 950 °C.^[10] Le Ministère a également travaillé sur un modèle informatique distinct qui peut prédire le transfert de chaleur vers le pétrole brut dans un wagon-citerne pendant un incendie. Ces deux modèles sont utilisés ensemble pour évaluer l'impact de certaines variables sur la façon dont le pétrole brut réagit aux conditions d'incendie. Les variables qui ont été évaluées comprennent la composition du pétrole brut, le niveau de remplissage du wagon-citerne, l'orientation et la fonction du dispositif de décharge de pression ainsi que le degré de protection thermique.

PILES AU LITHIUM

Transports Canada a testé des conditions environnementales physiques pour le transport des piles au lithium.^[11] Cette évaluation a porté sur l'expédition de colis instrumentée de tailles et de poids divers au Canada et à l'étranger. Les données recueillies pour chaque colis comprenaient l'emplacement, la pression, la température, les chocs, les vibrations, les chutes et l'humidité. Le Ministère continue de travailler avec le Conseil national de recherches du Canada pour tester le projet de norme de rendement d'emballage SAE G-27 pour le transport aérien des piles au lithium.

CITERNES MOBILES

En collaboration avec la Federal Railroad Administration des États-Unis, Transports Canada continue d'étudier le comportement d'une citerne mobile UN et de son contenu cryogénique (comme ceux utilisés pour transporter du gaz naturel liquéfié) dans une situation d'exposition à un incendie. Ce projet de recherche pluriannuel comprend des essais au feu et la modélisation.

WAGONS-CITERNES

Transports Canada a publié une étude sur les essais mécaniques approfondis effectués sur deux aciers couramment utilisés pour les wagons-citernes. Sur la base de cette étude, plusieurs équations ont été élaborées pour relier les propriétés de résistance, de fluage et de ténacité des aciers pour wagons-citernes. Ces essais nous aident à mieux comprendre le comportement des wagons-citernes lors d'accidents et de fournir de l'information pour un modèle informatique^[12] basé sur les matériaux.

MISE À JOUR DES INITIATIVES RÉGLEMENTAIRES POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Transports Canada a continué à faire l'examen et la mise à jour de plusieurs parties du *Règlement sur le*

9 <https://www.tc.gc.ca/fra/tmd/secure-menu-1242.html>

10 <https://www.tc.gc.ca/fra/tmd/secure-menu-1242.html>

11 <https://nrc-publications.canada.ca/fra/voir/objet/?id=1fbd9904-57f8-4fbc-a679-b31033315329>

12 <https://www.tc.gc.ca/fra/tmd/recherche-wagons-citernes.html>



transport des marchandises dangereuses, conformément au Plan prospectif de réglementation : 2019-2021 du gouvernement du Canada. Les modifications accroissent le respect et de contribuent à améliorer la sécurité des Canadiens.

Les initiatives réglementaires sont les suivantes :

- Proposition de modernisation des frais pour le programme d'enregistrement des installations de contenants du transport des marchandises dangereuses.
- Mise à jour du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* afin de :
 - o corriger diverses erreurs
 - o inclure les exigences pour le transport des contenants au Canada et incorporer par référence les versions récentes des règlements et recommandations internationaux, comme ceux des É.-U.
 - o consolider le Règlement sur le site Web du Ministère de la Justice (le règlement restera essentiellement inchangé)
 - o exiger que toutes les personnes qui manipulent, offrent au transport ou transportent des marchandises dangereuses reçoivent une formation et qu'elles soient évaluées en fonction d'une norme de formation et d'évaluation basée sur les compétences afin d'être considérées comme compétentes.
 - o les harmoniser avec les réglementations internationales en incorporant les changements introduits dans la dernière édition des Recommandations de l'ONU concernant les marques de sécurité, les informations de classification, les noms d'expédition et les dispositions spéciales
 - o mettre à jour la norme TP 14877 de Transports Canada « Contenants pour le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, une norme de Transports Canada », qui est entrée en vigueur le 2 juillet 2019
 - o améliorer la préparation et la réponse aux situations d'urgence lors d'incidents impliquant des marchandises dangereuses à risque plus élevé. Ce nouveau règlement répond aux recommandations du Groupe de travail sur les interventions d'urgence créé par le ministre après les événements tragiques de Lac-Mégantic

UTILISATION DE LA TECHNOLOGIE

SERVICES EN LIGNE POUR LES PLANS D'INTERVENTION D'URGENCE (PIU)

Transports Canada a lancé son nouveau processus de demande appelé Services en ligne PIU pour créer, examiner ou modifier une demande de PIU. Ce système remplace l'ancien processus manuel de demande. Cette réalisation s'inscrit dans une nouvelle ère de modernisation des programmes de Transports Canada pour mieux servir les Canadiens.

BASE DE DONNÉES D'IDENTIFICATION DES CLIENTS

Transports Canada continue de travailler sur la base de données d'identification des clients, qui introduit une nouvelle exigence pour les entreprises participant au transport de marchandises dangereuses, à savoir l'enregistrement et la fourniture de renseignements sur leurs activités liées à ces marchandises. Le lancement est prévu en 2021.

COMMUNICATION ET MOBILISATION ACCRUES

En février 2019, Transports Canada a organisé un symposium de recherche sur les marchandises dangereuses, auquel ont assisté plus de 200 personnes dont des représentants de l'industrie, des intervenants d'urgence, des établissements de recherche et des universités, des intervenants provinciaux, territoriaux et municipaux, ainsi que des partenaires des gouvernements fédéral et américain. Le symposium a permis au ministère de consulter les intervenants sur les idées de recherche, tout en cernant les lacunes.

Le Ministère a continué de collaborer avec les premiers intervenants partout au Canada de nombreuses façons, notamment par l'intermédiaire du Comité directeur du TMD sur la formation des premiers intervenants. Ce comité a été créé en décembre 2016 pour développer l'élaboration d'un programme

d'enseignement sur les liquides inflammables à l'intention des premiers intervenants qui s'occupent des incidents mettant en cause des liquides inflammables sur les voies ferrées et les routes.

En 2019, Transports Canada, avec le soutien d'experts de l'industrie et de premiers intervenants, a mis au point un programme d'études bilingue à plusieurs cours sur les liquides inflammables, conçu spécialement pour soutenir la planification et l'intervention communautaires à la suite d'un incident mettant en cause un liquide inflammable par route ou par rail. Les premiers intervenants et les planificateurs d'urgence ont commencé à suivre le premier niveau de sensibilisation intitulé Intervention d'urgence canadienne lors d'incidents impliquant des liquides inflammables en transport dans le cadre du programme de cours à plusieurs niveaux.

Le programme du transport des marchandises dangereuses a également travaillé avec les intervenants externes en échangeant régulièrement avec le Conseil consultatif sur la politique générale et ses sous-comités, ainsi qu'avec le Groupe de travail national sur la conformité, un forum permettant aux provinces et aux territoires de travailler avec Transports Canada sur les questions d'inspection et d'application de la loi liées au transport des marchandises dangereuses. Le Ministère rencontre régulièrement le Department of Transportation Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration américain et collabore souvent avec lui.

TROUSSE DE SENSIBILISATION À LA SÉCURITÉ POUR LES PREMIERS INTERVENANTS

Transports Canada continue de promouvoir la sécurité publique en améliorant le programme de sensibilisation à la sécurité du TMD et en s'adressant à des publics cibles comme les premiers intervenants et les collectivités et municipalités. Des trousse de sensibilisation à la sécurité ont été élaborées pour les premiers intervenants. Elles contiennent des présentations, des guides et des conseils, des documents à distribuer, des bulletins, des vidéos et des exemplaires du bulletin d'information du TMD.

COORDONNER LA PROCHAINE ÉDITION DU GUIDE DES MESURES D'URGENCE 2020

Le Guide des mesures d'urgence était élaboré et distribué par CANUTEC en collaboration avec les partenaires américains et internationaux. Il appuie les intervenants d'urgence en cas d'événement mettant en cause des marchandises dangereuses. La dernière version du guide devrait être publié au printemps 2020.

AUTRES MISES À JOUR SUR LES RÈGLEMENTS ET LES NORMES

Dans le cadre de la feuille de route réglementaire sur l'innovation et l'investissement, le Ministère a lancé un projet pour tester l'utilisation des documents d'expédition électroniques. Ce projet de trois ans permettra à Transports Canada de mettre à l'essai l'utilisation de documents d'expédition électroniques pour les expéditions de marchandises dangereuses en toute sécurité. À mesure que le secteur des transports évolue, Transports Canada étudie les moyens d'actualiser la réglementation pour aider le Canada à rester concurrentiel et encourager l'innovation, tout en assurant la sécurité des Canadiens.





TRANSPORT EN COMMUN



PLAN D'INFRASTRUCTURE INVESTIR DANS LE CANADA

À partir de 2016, le plan d'infrastructure Investir au Canada (PIIC), d'une durée de 12 ans, permettra d'investir plus de 180 milliards de dollars dans des projets d'infrastructure à travers le pays. Le plan se déroulera en deux phases, dont la première mettra l'accent sur la réparation et la modernisation des systèmes de transport public. Le plan a alloué 28,7 milliards de dollars aux transports publics, ventilés ainsi :

- 3,4 millions de dollars sur 3 ans provenant du budget 2016
- 20,1 milliards de dollars provenant du volet « transport public » du PIIC
- 5 milliards de dollars pour la Banque de l'infrastructure du Canada
- 100 millions de dollars alloués au défi des villes intelligentes

Grâce à des accords bilatéraux avec les provinces et les territoires, ces fonds seront distribués pour la construction, l'amélioration, la réhabilitation et l'expansion des infrastructures de transport public existantes et pour soutenir de nouveaux projets.

Le financement a permis de lancer avec succès plusieurs projets importants, notamment :

- le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal de Saint-Michel à Saint-Léonard et Anjou
- le prolongement du SkyTrain, de Vancouver de Surrey à Langley et sous l'avenue Broadway
- l'ajout de 27 km de ligne de train léger circulant vers l'ouest entre Mill Woods et Lewis Farms à Edmonton

En outre, le gouvernement du Canada s'est engagé à fournir des fonds à des projets qui soutiennent les petites villes et les communautés rurales et nordiques, notamment :

- 118 nouveaux autobus desservant des communautés de toute la Colombie-Britannique pour raccourcir les trajets, accéder à de nouveaux emplois et offrir un moyen de transport plus écologique.
- 11,5 millions de dollars pour l'achat de 53 nouveaux autobus à Sudbury (la ville est confrontée à des déficits permanents en raison du vieillissement de sa flotte).
- Restructuration du système de transport public de la Ville de Québec; cela comprendra deux lignes de trambus couvrant 15 km et une ligne de tramway de 23 km pour ainsi revitaliser les transports publics dans la ville pour répondre aux besoins actuels et futurs.
- Cinq autobus et installation de 25 à 50 abris à Elliot Lake en Ontario.

Les municipalités utilisent ces fonds pour raccourcir les trajets domicile-travail, améliorer l'efficacité, réduire les émissions, développer l'économie canadienne et améliorer la vie des Canadiens.

GRANDS PROJETS DE TRANSPORT PUBLIC

Alors que nos centres urbains continuent de se développer, les Canadiens ont besoin de transports publics diversifiés, fiables et efficaces. Ces besoins ont été reconnus par tous les paliers de gouvernement, ce qui a permis de mettre en place de grands projets, dont certains sont mis en évidence ci-dessous.

RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN (REM)

Le plus grand projet de transport en commun au Québec depuis 50 ans, le REM est un réseau de train léger automatique qui s'étend sur 67 km de voies, avec 26 stations. Intégré aux systèmes de transport en commun existants, le REM doublera presque la longueur des réseaux ferroviaires de Montréal et sera relié aux points chauds tels que l'aéroport Montréal-Trudeau. Le système est également à faible émission grâce à son fonctionnement tout électrique.

LIGNE DE LA CONFÉDÉRATION D'OC TRANSPO

Le 14 septembre 2019, la première phase de la ligne de la Confédération a été mise en service à Ottawa. Ce projet de 2,1 milliards de dollars est le plus grand projet d'infrastructure de l'histoire de la ville, allant du Pré Tunney à l'ouest à Blair à l'est, avec des extensions dans chaque direction en cours.

NOUVEAU PLAN DE MÉTRO POUR LE GRAND TORONTO ET DE HAMILTON

Le 28 octobre 2019, le ministre des Transports de l'Ontario a annoncé que son gouvernement et la ville de Toronto collaborent à l'expansion du métro à Toronto. Avec un investissement de 28,5 milliards de dollars, s'il est réalisé, ce plan sera le plus grand investissement dans l'expansion du métro de l'histoire de la province. Actuellement, il est prévu que la ville construise ou agrandisse quatre lignes.



PERFORMANCE DU SYSTÈME DE TRANSPORT CANADIEN EN 2019

DANS CETTE SECTION

- MESURE DE PERFORMANCE
- TRANSPORT DE MARCHANDISES
- FLUX DE TRAFIC DES PASSAGERS
- PERFORMANCE EN MATIÈRE DE TRANSPORTS SÛRS ET SÉCURITAIRES
- PERFORMANCE EN MATIÈRE DE TRANSPORTS ÉCOLOGIQUES

FAITS SAILLANTS

- Le système de transport a connu des perturbations importantes en 2019 et 2020. Les conditions météorologiques, les interruptions de travail, les blocages de voies ferrées et l'épidémie de COVID-19 ont mis à rude épreuve le système et ses acteurs. Malgré ces difficultés, le système est resté suffisamment résilient pour se rétablir.
- Le Canada continue d'avoir l'un des réseaux de transport parmi les plus sûrs et les plus sécuritaires dans le monde entier. Le nombre d'accidents est resté inférieur ou proche de la moyenne décennale pour tous les modes de transport.
- Les progrès réalisés en matière de rendement énergétique donnent des résultats prometteurs, malgré une augmentation globale des émissions de GES de 4 % entre 2008 et 2017. Cette augmentation est largement attribuée à une forte hausse du nombre de véhicules à moteur sur les routes.
- Malgré un déclin de la croissance économique mondiale en 2019, le secteur des transports du Canada s'est bien comporté, transportant des volumes similaires à ceux de 2018.

MESURE DE PERFORMANCE

Un certain nombre de données et de métriques sont utilisées pour surveiller et évaluer l'efficacité du système de transport au Canada. Les indices de productivité et de prix fournissent, par exemple, des informations sur l'efficacité modale et la compétitivité des prix, tandis que les indicateurs temporels, tels que le temps de transit de bout en bout et le temps de séjour, sont utilisés pour évaluer la fluidité du système et la compétitivité de la chaîne d'approvisionnement. En outre, les volumes et les valeurs des marchandises indiquent les flux et l'utilisation du système dans une perspective nationale et régionale.

Outre les mesures d'efficacité, ce chapitre présente également les mesures de performance environnementale du Canada (p. ex. les émissions de GES) et les mesures de performance en matière de sûreté et de sécurité (p. ex. les taux d'accidents et de mortalité). Bien que ce chapitre présente un aperçu de la performance du système de transport canadien pour l'année 2019, le [Carrefour de données et d'informations sur les transports](#) du Centre canadien de données sur les transports publie un nombre accru d'indicateurs de trafic et de performance, mis à jour mensuellement.

TRANSPORT DE MARCHANDISES

Dans l'ensemble, le système de transport a bien performé en 2019, dans un contexte de ralentissement de la croissance économique dans le monde entier. Les intervenants ont transporté des volumes comparables à ceux de 2018 tout en maintenant la fluidité du réseau.

La croissance du PIB mondial a ralenti à environ 2,9% en 2019 comparativement à 3,7% en 2018. Les tensions commerciales entre les États-Unis et la Chine, les pressions géopolitiques, ainsi qu'un secteur manufacturier léthargique ont contribué à ce ralentissement économique. Au Canada, la croissance du PIB a ralenti, passant de 1,9 % en 2018 à 1,6 % en 2019. Le principal partenaire commercial du Canada, les États-Unis, a enregistré une croissance plus faible, passant de 2,9 % en 2018 à 2,3 % en 2019. Les relations du Canada avec la Chine étaient tendues, ce qui a eu des répercussions sur les exportations canadiennes comme le canola.

Dans un contexte économique moins favorable, le système a été perturbé par un certain nombre d'événements en 2019 et au début de 2020, tels que des conditions météorologiques difficiles, des interruptions de travail et des interruptions du système.

Le 19 novembre, environ 3 200 chefs de train et agents de triage du CN ont entamé une grève de huit jours qui a considérablement entravé la capacité du système ferroviaire à servir efficacement les clients des différentes chaînes d'approvisionnement. Cette perturbation a eu des répercussions importantes sur les chaînes d'approvisionnement qui dépendent du rail, car certains intervenants n'ont pas été en mesure d'expédier les produits et de recevoir les intrants. Un certain nombre d'entreprises ont dû réduire leur production, ce qui a entraîné la perte de vente et, dans certains cas, des licenciements temporaires.

Des chaînes d'approvisionnement dépendantes du rail ont été particulièrement touchées, notamment les céréales. Les producteurs de céréales n'ont pas été en mesure d'expédier leur produit outre-mer pour l'exportation et de recevoir du propane, utilisé pour sécher et stocker les céréales. D'autres produits de base, tels que la potasse, le pétrole brut, les produits forestiers, les produits chimiques ainsi que les véhicules et équipements automobiles, qui dépendent fortement du transport ferroviaire, ont également été fortement touchés. Le système a pu se redresser efficacement en quelques semaines grâce à une conjoncture économique plus clémente, les chemins de fer ayant résorbé les arriérés et retrouvé leur niveau actuel à la mi-décembre. Dans l'ensemble, cet événement a porté un coup à la croissance économique du Canada; le produit intérieur brut réel en novembre n'a augmenté que de 0,1 %, entravé par un déclin de 0,9 % dans le secteur du transport et de l'entreposage.

Malgré ces facteurs, les volumes du système de transport ont été comparables à ceux de 2018.

Les perturbations se sont poursuivies en 2020. Le mois de janvier 2020 a notamment été marqué par quelques épisodes de froid extrême dans l'Ouest canadien qui ont obligé les compagnies ferroviaires à imposer des restrictions de vitesse et de longueur des trains pour assurer la sécurité. De fortes pluies et des vents violents au port de Vancouver ont également perturbé les opérations de chargement et de déchargement, tandis que de fortes pluies dans les régions intérieures de la Colombie-Britannique ont provoqué un glissement de terrain. Il s'en est suivi un déraillement de pétrole brut au début du

mois de février 2020 (le deuxième déraillement de pétrole brut à se produire dans la même région en Saskatchewan en deux mois) qui a entraîné un arrêté ministériel sur les limites de vitesse pour les mouvements de marchandises dangereuses dans le système ferroviaire canadien.

Les blocages ferroviaires, qui ont débuté le 6 février, ont entravé la fluidité d'un système de transport déjà fragile. Le CN a été contraint de fermer son réseau à l'est, ce qui a eu des conséquences majeures pour de multiples secteurs de l'économie, interrompant les mouvements de fret et de passagers. La nature imprévisible de ces blocages a exacerbé leurs répercussions sur le système, car les intervenants n'étaient pas préparés cet événement, comme cela avait été le cas avec la grève au CN.

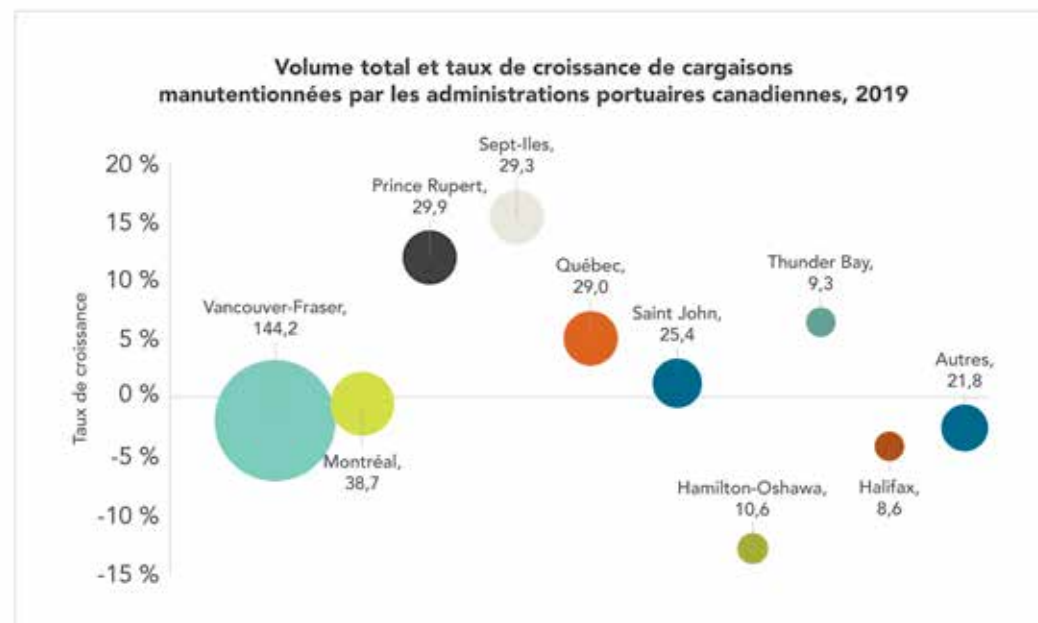
Un système de transport multimodal productif, concurrentiel et connecté peut offrir de meilleurs délais d'expédition, des coûts réduits et un transport du fret et des passagers plus fiable. En 2019, Transports Canada a lancé une étude sur les impacts de la réglementation des transports sur les chaînes d'approvisionnement canadiennes. Grâce à cette étude, Transports Canada vise à identifier les goulots d'étranglement du fret saisir les futures occasions le long des principaux corridors commerciaux du Canada. Ce projet est l'un des 24 projets annoncés dans le cadre de la feuille de route de l'examen réglementaire sur l'innovation pour le secteur des transports.

TRANSPORT MARITIME

Selon la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, autour de 90 % du commerce mondial se fait par voie maritime. Cela représentait autour de 11 milliards de tonnes de marchandises transportées en 2018. Selon l'examen de la Conférence sur le transport maritime, le volume des échanges commerciaux par mer dans le monde a connu une croissance annuelle de 2,7 % en 2018, une croissance plus lente que celle de 4,1 % enregistrée en 2017.

Au Canada, le volume total des cargaisons manutentionnées dans les 17 administrations portuaires canadiennes a augmenté de 1,1 % en 2019, jusqu'à 346,8 millions de tonnes (voir la carte 5 des autorités portuaires canadiennes à l'Annexe A).

Dans l'Ouest du Canada, le port de Vancouver, le plus actif du pays, a traité 1,9 % de tonnes de fret en moins en 2019, ce qui s'explique principalement par la baisse des produits forestiers, des machines et des métaux. Les partenaires commerciaux asiatiques, la Chine, l'Inde et le Japon, ont toutefois continué à soutenir la demande de transport



Note : Le volume total est exprimé en millions de tonnes. Source : Transports Canada, administrations portuaires canadiennes.

grâce aux développements de la construction et de l'industrie automobile. Les expéditions des mines de charbon sidérurgiques de Colombie-Britannique vers le port de Vancouver pour le transport maritime vers l'Asie ont connu des augmentations allant de 15 à 39 % en 2019 par rapport à 2018.

Le port de Prince Rupert, un autre port important et en expansion sur la côte Ouest, a traité 12 % plus de tonnes de fret en 2019, avec des augmentations importantes pour les conteneurs et le charbon. La demande de charbon pour produire de l'énergie en Asie, malgré la tendance aux énergies renouvelables, a donné lieu à des développements miniers dans l'Ouest du Canada et à une augmentation des flux ferroviaires vers Prince Rupert, qui a vu ses expéditions de charbon thermique augmenter de 46 % en 2019 par rapport à 2018.

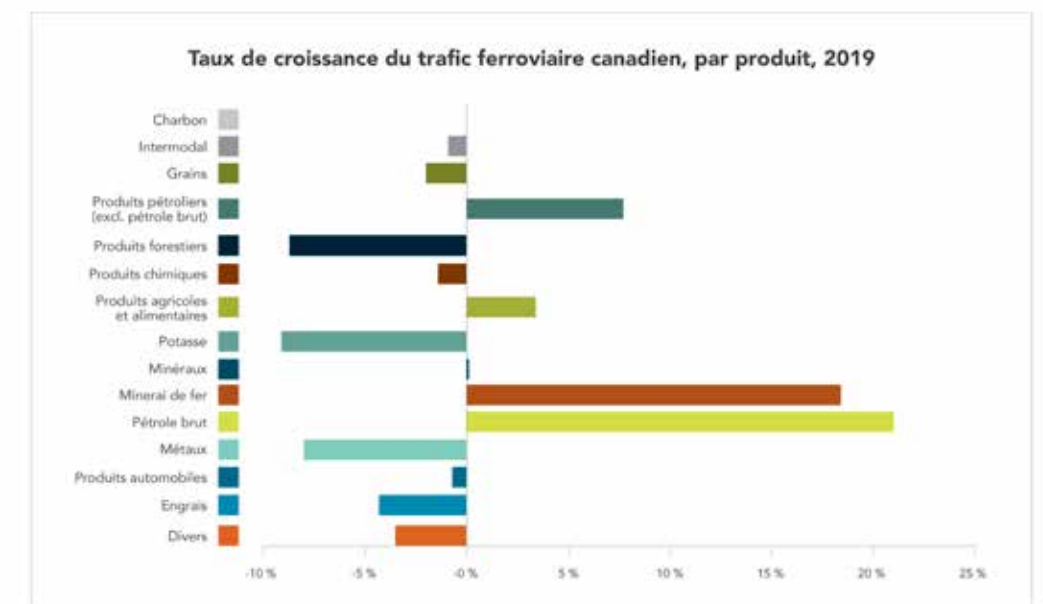
Dans le Centre du Canada, le port de Montréal, deuxième port le plus actif du Canada, a traité 0,5 % de tonnes en moins en 2019. Dans la Voie maritime du Saint-Laurent, la quantité de marchandises et le nombre de transits de navires ont tous deux diminué en 2019 après deux années consécutives de croissance, avec une baisse de 6,4 % et 5,8 % respectivement. Bien que les deux mesures aient diminué, elles sont toujours supérieures à leurs valeurs en 2017.

Dans l'Est du Canada, une baisse de 4,1 % des tonnes manutentionnées a été enregistrée en 2019 au port de Halifax. Cette baisse a été principalement due au fret conteneurisé ainsi qu'aux importations non conteneurisées. Le port de Saint John au Nouveau-Brunswick a traité 1,2 % de plus de marchandises en 2019.

FLUX DE TRANSPORT FERROVIAIRE

En 2019, les chemins de fer ont transporté un total de 329,8 millions de tonnes, soit une augmentation de 0,4 % par rapport à 2018 (voir carte 6 à l'Annexe A)¹³, avec une croissance notable enregistrée pour le pétrole brut (21,0 %), le minerai de fer (18,4 %) et les autres produits pétroliers (7,7 %).

En l'absence de capacité de pipeline additionnelle, l'Alberta a dû plafonner sa production de pétrole à la fin de 2018 pour gérer une énorme réduction de son prix du pétrole. Le commerce des États-Unis avec le Canada a créé une forte demande de transport ferroviaire de la part des expéditeurs de pétrole brut, en particulier à destination du golfe du Mexique au États-Unis. En 2019, dans un contexte de diminution de l'approvisionnement en pétrole en provenance du Venezuela et du Mexique et d'une forte demande des raffineurs américains pour le brut lourd du Canada, l'Alberta a permis aux producteurs de pétrole de dépasser les limites de production destinées au transport ferroviaire. Cette limite s'élevait en moyenne à plus de 280 000 barils par jour, soit une augmentation de 16 % par rapport à la moyenne de 242 000 barils par jour en 2018.



Note : Le trafic est exprimé en tonnes. Source : Transports Canada.

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

En revanche, les produits spécifiques ont connu une forte baisse de trafic en 2019. Notamment :

- Potasse (-9,1 %) :
 - o en raison de pluies abondantes et d'inondations aux États-Unis, qui ont retardé l'agriculture de printemps, et de la faiblesse des marges de phosphate, qui ont nui au commerce de la potasse en provenance de la Saskatchewan.
- Produits forestiers (-8,7 %) :
 - o en raison des mauvaises conditions du marché du bois d'œuvre, la faiblesse des prix et le coût élevé de la production ont entraîné la réduction des activités d'un grand nombre de scieries. Pour les pâtes et papiers, les stocks mondiaux élevés se sont traduits par une faible demande, entraînant les compressions dans les usines de la Colombie-Britannique.
- Céréales (-2,0 %) :
 - o en raison d'un retard de récolte, offre excédentaire mondiale pour certaines cultures. Les droits de douane et les contestations commerciales avec la Chine (notamment l'interdiction chinoise sur le canola canadien) ont également contribué à réduire la demande de céréales canadiennes. En 2019, l'exportation de canola à destination de la Chine aurait chuté de 20 % depuis le port de Vancouver. En revanche, les exportations de blé canadien vers la Chine ont bénéficié des différends commerciaux entre les États-Unis et la Chine en 2019 (c.-à-d. l'imposition de restrictions sur les importations de blé américain) avec la plus grande quantité annuelle de blé exportée vers la Chine au cours des 14 dernières années. En Europe, la faiblesse des récoltes en 2019 aurait provoqué une forte hausse de la demande des Prairies canadiennes sur la Voie maritime du Saint-Laurent, qui a enregistré une augmentation de 80,7 % du canola en 2019.

Les volumes de fret conteneurisé transportés par rail sont restés stables par rapport à 2018, possiblement en raison de la faiblesse de l'économie mondiale et de la baisse de la demande des consommateurs.

TRANSPORT AÉRIEN

En 2019, les aéroports canadiens ont traité 1,35 million de tonnes de fret chargé et déchargé de transporteurs nationaux et étrangers, soit une diminution de 9,2 % par rapport à 2018.

Les trois aéroports les plus actifs en matière de fret aérien sont l'aéroport international Toronto-Pearson (469 900 tonnes, soit 5,5 % de moins qu'en 2018), l'aéroport international de Vancouver (302 600 tonnes, soit 12,2 % de moins qu'en 2018) et l'aéroport de Hamilton (99 200 tonnes, soit 7,5 % de moins qu'en 2018).

FLUX DU TRANSPORT ROUTIER

Le trafic de camions a légèrement diminué en 2019 (-3,1 %), avec 10,9 millions de mouvements bidirectionnels de camions aux points frontaliers entre le Canada et les États-Unis, contre 11,3 millions de mouvements bidirectionnels de camions en 2018 (voir carte 7 à l'annexe A). Il était également légèrement inférieur à la moyenne sur trois ans (-1,0 %).

CHAÎNES D'APPROVISIONNEMENT

Chaîne d'approvisionnement de conteneurs entrants

Malgré une croissance économique plus faible en 2019, le trafic de conteneurs entrants traité dans les ports de la côte Ouest a augmenté de manière significative (6,6 %). Alors que le port de Vancouver a enregistré une légère augmentation du volume des conteneurs entrants (0,5 %), le trafic du port de Prince Rupert a augmenté de 19,3 %. 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)¹⁴ n'a été que légèrement supérieur à la référence moyenne sur trois ans pendant la plus grande partie de l'année, soit 25,9 jours en moyenne, alors qu'il est resté inférieur au niveau de 2018, soit 27,4 jours.

Le temps de transit moyen au cours des mois d'hiver 2019 est resté supérieur de plus de 3 jours à la moyenne triennale. Les pannes de lignes, les interruptions de travail et les événements météorologiques extrêmes sont quelques-uns des facteurs qui ont contribué à la baisse de la performance du système.



Les temps de transit de la chaîne d'approvisionnement sont restés concurrentiels 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 encore augmenté au port de Montréal en 2019 (3,9 %) et à Saint John (16,6 %), mais sont restés stables au port de Halifax (-0,1 %). La chaîne d'approvisionnement a été globalement fluide en 2019, avec un temps de transit de bout en bout des conteneurs d'Anvers à Toronto, en

passant par les ports de Montréal et de Halifax, qui est passé de 18,6 jours en 2018 à 17,9 jours en moyenne en 2019. Au cours de l'hiver 2019, les temps de transit ont toutefois atteint 20,8 jours, soit trois jours de plus que la moyenne sur trois ans.

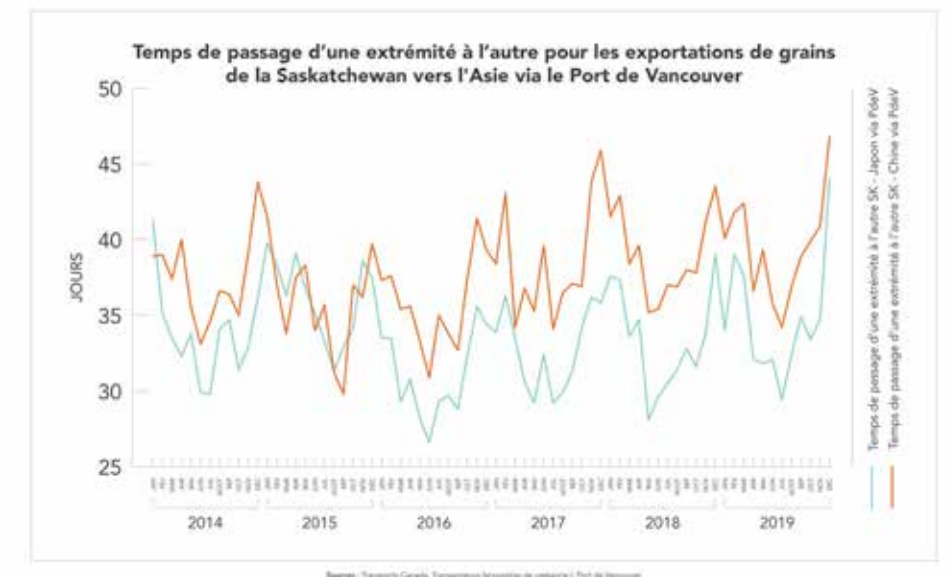
Chaîne d'approvisionnement du grain de l'Ouest

Dans l'Ouest canadien, l'offre de cultures (production et stock de fin de campagne) a atteint environ 80 millions de tonnes au cours de la campagne 2019-2020, soit un niveau similaire à celui de l'année précédente. Cela s'explique par un rendement plus élevé que prévu (la production a augmenté de 2,5 %) et par des stocks de fin de campagne moins importants (-19,4 %) par rapport à 2018-2019.

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'expédition du grain à Thunder Bay diminue en hiver, lorsque la voie maritime est fermée.

Au début de la campagne agricole 2019-2020 (août à décembre), les volumes de céréales expédiés par les silos des Prairies étaient légèrement inférieurs (-1 %) à ceux de la même période l'an dernier. Des retards de récolte, des interruptions de travail en novembre et des conditions météorologiques difficiles ont contribué à cette diminution.

La majorité des céréales



14 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.

produites dans l'Ouest canadien sont exportées depuis les ports de la côte Ouest ainsi que par le port de Thunder Bay et par la Voie maritime du Saint-Laurent. La chaîne d'approvisionnement dépend fortement des chemins de fer pour transporter les céréales au port pour les exportations.

Le volume de grains manutentionnés dans les ports canadiens en 2019 a légèrement décliné. Cependant, le port de Vancouver, qui a manutentionné 28,3 millions de tonnes, a enregistré une augmentation de 3,6 %, tandis que le grain manutentionné au port de Prince Rupert a augmenté de 1 %. Le grain manutentionné au port de Thunder Bay a augmenté (6,7 %) et il a diminué de 14,8 % dans la Voie maritime du Saint-Laurent.

La chaîne d'approvisionnement en céréales a connu des problèmes de fluidité au cours de l'hiver 2019-2020. Le temps de transit de bout en bout des expéditions de grain vers l'Asie est resté supérieur à la moyenne triennale pendant la majeure partie de l'année, culminant en Décembre 2019, 9,2 % supérieur à la moyenne triennale entre la Saskatchewan et la Chine et 21 % plus élevé au Japon par le port de Vancouver.

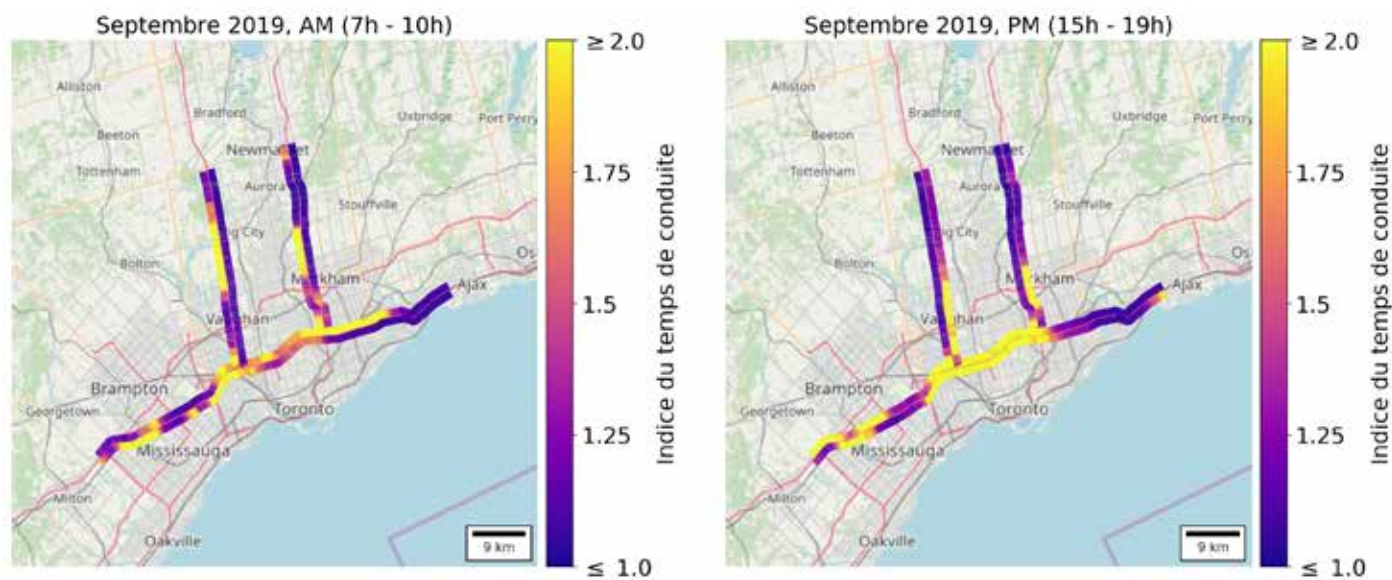
Ces chiffres plus élevés sont attribuables à une dégradation de la performance de différents segments de la chaîne d'approvisionnement, notamment le chargement de navire, le transport ferroviaire et aux élévateurs à grain. En dépit des problèmes de fluidité de décembre à mars, les chemins de fer ont acheminé 5,1 % de plus de céréales que l'année précédente.

Mobilité urbaine

Transports Canada, travaille avec les organismes de transport provinciaux et territoriaux, recueille et analyse des données sur la circulation en temps quasi réel. Au cours des dernières années, le trafic dans les zones urbaines a augmenté aggravant la congestion des principaux corridors commerciaux urbains.

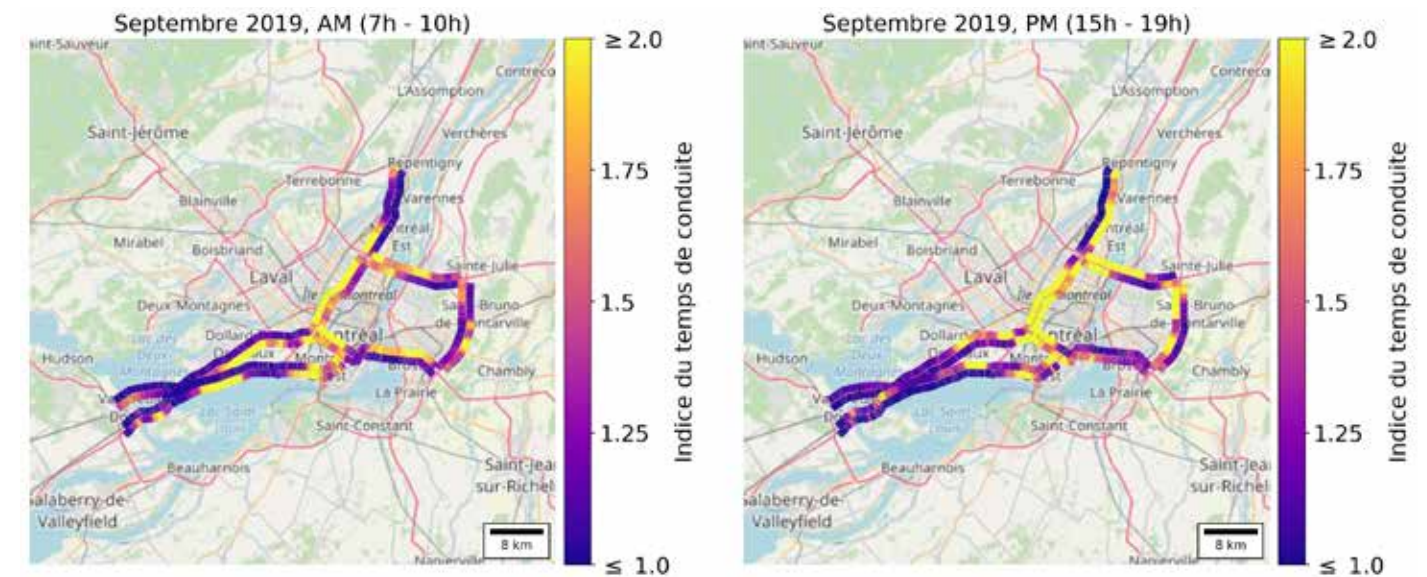
L'autoroute 401 en direction de l'ouest à travers Toronto a connu une hausse moyenne de 17 % du temps de trajet de septembre 2017 à septembre 2019. Cette autoroute est l'un des corridors urbains les plus encombrés au Canada, avec des temps de parcours moyens jusqu'à 275 % plus longs sur certains tronçons par rapport aux conditions de circulation libre.

TORONTO, ON, INDICE DU TEMPS DE CONDUITE (LUNDI-VENDREDI, PAR L'HEURE DE LA JOURNÉE)



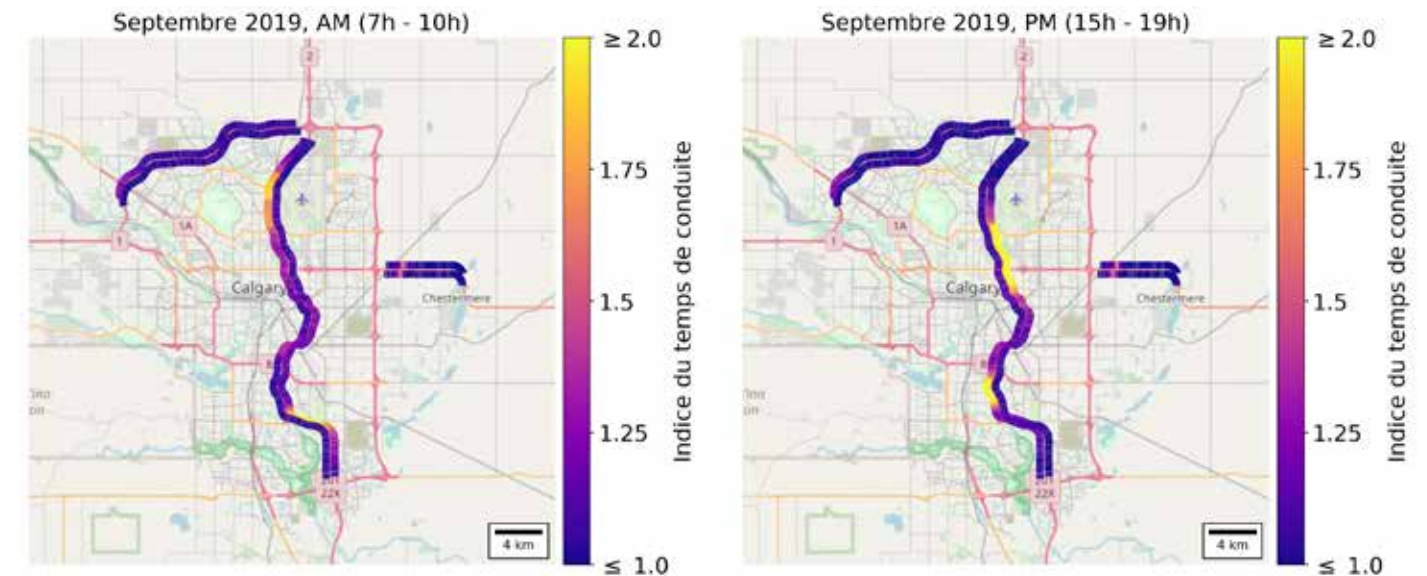
À Montréal, l'autoroute A-40 en direction de l'ouest a connu une hausse moyenne de 24 % du temps de déplacement entre le boulevard Décarie et l'A-25 de septembre 2017 à septembre 2019. La circulation urbaine à Montréal se caractérise également par un temps de déplacement moyen jusqu'à 2 fois plus long sur certaines autoroutes par rapport aux conditions de circulation libre.

MONTRÉAL, QC, INDICE DU TEMPS DE CONDUITE (LUNDI-VENDREDI, PAR L'HEURE DE LA JOURNÉE)

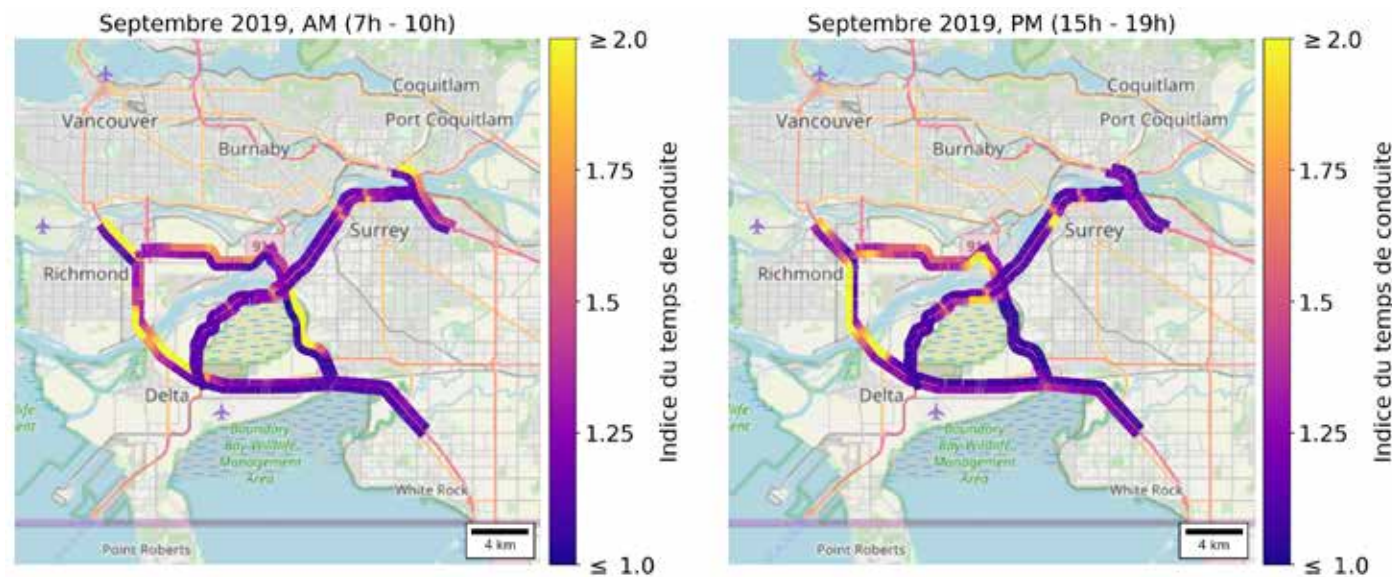


Dans l'Ouest canadien, le corridor Calgary-Edmonton continue d'être l'un des plus utilisés par le trafic de passagers et le trafic commercial. À Calgary, la durée moyenne du voyage est jusqu'à 180 % plus élevée dans certaines régions que dans les conditions de libre circulation. À Vancouver, l'autoroute 99 en direction sud a connu une hausse moyenne de 11 % du temps de trajet de septembre 2017 à septembre 2019.

CALGARY, AB, INDICE DU TEMPS DE CONDUITE (LUNDI-VENDREDI, PAR L'HEURE DE LA JOURNÉE)



VANCOUVER, BC, INDICE DU TEMPS DE CONDUITE (LUNDI-VENDREDI, PAR L'HEURE DE LA JOURNÉE)



Temps d'attente des camions à la frontière

En raison de la baisse du trafic de camions, les temps d'attente pour les camions en direction du sud dans la plupart des 15 principaux postes frontaliers ont diminué ou sont restés relativement stables en 2019. Le temps d'attente médian pour ces 15 postes frontaliers pour les camions en direction du sud était de 11,8 minutes, ce qui représente une amélioration de 3,0 % par rapport à la moyenne sur trois ans ou 0,4 minute de moins.

Sarnia et Landsdowne, en Ontario, ainsi que Pacific Highway, en C.-B., ont connu les plus longs temps d'attente à la frontière pour les camions en direction du sud en 2019.

PROJETS DE VISIBILITÉ DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT

Transports Canada investit dans des projets multipartites sur la collecte de données et la visibilité de la chaîne d'approvisionnement. Ces projets favorisent un dialogue régional fondé sur des données probantes, promeuvent l'optimisation de la capacité existante et soutiennent la planification du Ministère et des parties prenantes et la coordination des investissements privés et publics. Au cours de la dernière décennie, Transports Canada a collaboré avec des partenaires du gouvernement et de l'industrie, y compris les autorités portuaires canadiennes, les chemins de fer et les expéditeurs, afin d'améliorer la visibilité des données et les connaissances sur la fluidité et la fiabilité des chaînes d'approvisionnement. Par exemple, le Ministère aide les ports, les chemins de fer et d'autres partenaires à planifier leurs opérations et à gérer la fluidité en échangeant les informations avancées de l'Agence des services frontaliers du Canada sur l'arrivée du fret conteneurisé à destination du port.

Après avoir investi plus de 2 millions de dollars pour appuyer le camionnage aux terminaux des ports de Vancouver, de Montréal et d'Halifax, Transports Canada s'est appuyé sur ces premiers investissements en soutenant la phase initiale d'un projet de visibilité de la chaîne d'approvisionnement au Port de Vancouver.

L'achèvement de la phase initiale a abouti à la création d'une plateforme de la chaîne d'approvisionnement où les partenaires industriels fournissent des données en temps quasi réel. Des indicateurs de performance sont créés et diffusés aux membres de la chaîne d'approvisionnement afin de permettre une meilleure compréhension des opérations des principales chaînes d'approvisionnement. S'appuyant sur le succès de la phase initiale, Transports Canada a investi plus de 6 millions de dollars dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux afin d'élaborer des tableaux de bord en temps réel pour les ports de Vancouver et de Prince Rupert afin de mesurer la performance de la chaîne d'approvisionnement d'un bout à l'autre pour les marchandises qui transitent par les deux ports.

Le gouvernement reconnaît l'importance d'améliorer la productivité et la fluidité des principaux corridors commerciaux du Canada. Le Ministère soutient des initiatives visant à bâtir des partenariats régionaux, ainsi que la collecte et le partage de données entre les intervenants des secteurs public et privé, le milieu universitaire et de la recherche et tous les ordres de gouvernement.

Transports Canada travaille également avec des partenaires et des intervenants par l'intermédiaire du SmartFreight Centre afin d'aborder la question de la mobilité urbaine dans la région du Grand Toronto et ses environs, et est en train de finaliser des ententes avec des intervenants pour échanger des données sur le transport, évaluées à un million de dollars. Cette approche novatrice utilise les compétences et les connaissances analytiques qui existent dans la région et soutient cette analyse grâce aux données dont dispose Transports Canada pour relever les défis dans l'ensemble du système de transport.

TABLE DE 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 au Canada. À cette fin, la Table d'approvisionnement en produits de base, 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.

En 2019, la réunion de printemps s'est tenue à Burnaby, en C.-B. et la réunion d'automne a eu lieu à Ottawa, en Ontario. Notamment, Transports Canada et les participants ont échangé des informations sur la performance de leurs chaînes d'approvisionnement, les perspectives de production et de demande de services de transport. Ils ont aussi discutés de la gestion des conditions hivernales, des possibilités d'investissement dans des infrastructures pour améliorer des goulets d'étranglement.

En 2019, le groupe a mis l'accent sur la collaboration relativement aux défis et occasions communs des chaînes d'approvisionnement. Cette collaboration et un dialogue ont aidé la planification et la coordination entre les partenaires et ont soutenu la fiabilité, l'efficacité et l'efficacité des chaînes d'approvisionnement canadiennes.

FLUX DE TRAFIC DES PASSAGERS

Pour la plupart des modes de transport, le trafic de passagers a diminué en 2019 dans un contexte de ralentissement économique.

SECTEUR AÉRIEN

En 2019, les aéroports canadiens ont fait état de 162 millions de passagers, ce qui représente une augmentation de 0,8 % par rapport à 2018 (voir carte 8 à l'annexe A). Les 20 aéroports canadiens les plus achalandés ont transporté à eux tous 146,2 millions de passagers.

Le secteur aérien a desservi :

- 92,2 millions de passagers sur des liaisons intérieures
- 32,2 millions de passagers à bord de vols entre le Canada et les États-Unis
- 37,1 millions de passagers à bord d'autres vols internationaux

En 2019, environ 90,5 % du trafic aérien total de passagers ont été gérés dans les 20 principaux aéroports canadiens du système national d'aéroports, avec un trafic record dans les trois aéroports les plus importants.

- L'Aéroport international Toronto-Pearson a desservi 49,1 millions de passagers (croissance annuelle de 1,4 %), ce qui représente 30,4 % du trafic aérien national.
- Vancouver International a desservi 25,5 millions de passagers (déclin annuel de 0,2 %), ce qui représente 15,8 % du trafic aérien national.
- L'Aéroport international Montréal-Trudeau a desservi 19,6 millions de passagers (croissance annuelle de 3,3 %), ce qui représente 12,1 % du trafic aérien national.

SECTEUR MARITIME

En 2019, un plus grand nombre de croisières ont transité dans les grands ports canadiens, y compris

Vancouver (20,4 % à 1 070.9 milliers de passagers), Halifax (2,2 % à 324 milliers de passagers), Saint John (22,9 % à 196 milliers de passagers) et Québec (2,5 % à 237 milliers de passagers).

SECTEUR FERROVIAIRE

Le trafic de passagers annuel de VIA Rail a augmenté de 5,5 % pour atteindre environ 5,0 millions en 2019, soit le plus grand nombre de passagers. Le corridor Québec-Windsor demeure la partie la plus achalandée du réseau de VIA Rail, avec 4,8 millions de passagers, en hausse de 5,5 % par rapport à 2018.

En 2019, les chemins de fer de passagers interurbains ont transporté 5 millions de passagers, soit une hausse de 5 % par rapport à 2018 et une hausse de 24,0 % de la dernière moyenne quinquennale.

En 2019, 173 000 passagers ont utilisé les transporteurs ferroviaires pour franchir les points frontaliers entre le Canada et les États-Unis, soit un recul de 15,2 % par rapport à 2018. Après une forte augmentation en 2018 (19 %), avec le plus grand nombre de voyageurs entrant ou revenant au Canada par rail depuis une décennie, le niveau de 2019 est tombé bien en dessous de la moyenne décennale de 183 000 passagers.

SECTEUR ROUTIER

En 2019, 53,2 millions d’aller-retour de véhicules de tourisme ont été enregistrés aux postes frontaliers entre le Canada et les États-Unis, en baisse de 1,7 % par rapport à 2018. En 2019, environ 67 % des mouvements de véhicules traversant la frontière étaient des véhicules immatriculés au Canada.

En 2018, les réseaux de transport en commun ont transporté environ 2,2 milliards de passagers, soit une augmentation de 2,4 % par rapport à 2017. Cette hausse est attribuée à différents facteurs comme l’augmentation des niveaux de service (efficacité accrue, augmentation des heures de service), l’augmentation du nombre d’étudiants et la reprise économique dans les régions métropolitaines.

Les gains les plus importants en termes de fréquentation ont été réalisés dans les plus petites collectivités, avec des gains de 6,6 % pour celles de moins de 400 000 habitants, contre 2,1 % pour celles de plus de 400 000 habitants. L’achalandage dans la région du Grand Toronto et de Hamilton et dans la région du Grand Vancouver a diminué à partir de 2017, tandis que l’achalandage dans la région du Grand Montréal a augmenté de 4,5 %.

PERFORMANCE EN MATIÈRE DE TRANSPORTS SÛRS ET SÉCURITAIRES

SECTEUR AÉRIEN

En 2019, 188 accidents d’avion mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada, ont été enregistrés, en baisse de 7 % par rapport à la moyenne des 10 dernières années. Ces accidents ont entraîné la mort de 54 personnes, une augmentation notable par rapport aux 25 décès de 2018.

En 2019, le Canada a continué d’améliorer 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 sécurisé. Compte tenu des milliers de navires opérant dans les eaux canadiennes, les accidents sont relativement peu nombreux. En 2019, il y a eu 201 accidents mettant en cause au moins un navire immatriculé au Canada, un chiffre en baisse par rapport à la moyenne décennale.^[15]

SECTEUR FERROVIAIRE

En 2019, il y a eu environ 1 244 accidents ferroviaires, soit une hausse de 6,4 % par rapport à 2018. Ces accidents ont fait 72 morts, soit une légère baisse par rapport à la moyenne des dix dernières années.^[16] Les accidents liés aux marchandises dangereuses ont augmenté de 36 %, pour atteindre 167.

SECTEUR ROUTIER

En 2018, le nombre d’accidents de la route a diminué d’environ 10 % par rapport à 2013, malgré une

15 Informations statistiques fournies par le Bureau de la sécurité des transports.

16 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.

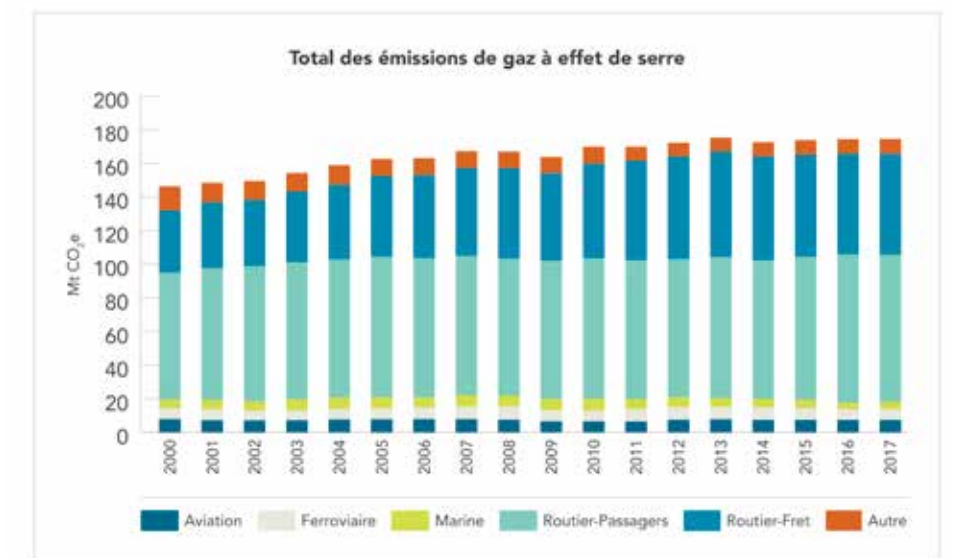
croissance significative du nombre de conducteurs titulaires d’un permis, de véhicules immatriculés et de véhicules-kilomètres parcourus. Le taux de mortalité au Canada pour 10 000 véhicules automobiles immatriculés était de 0,77 en 2018, un taux relativement stable ces dernières années, mais nettement inférieur (-33 %) à celui de la décennie précédente.^[17]

PERFORMANCE EN MATIÈRE DE TRANSPORTS ÉCOLOGIQUES

Dans l’ensemble, les émissions de GES ont augmenté de 4 % au cours de la dernière décennie (2008 à 2017). Le Rapport d’inventaire national du Canada 1990-2017 indique une réduction des émissions des transports aérien et maritime, et une augmentation des émissions du transport routier.^[18]

SECTEUR AÉRIEN

En 2017, l’aviation intérieure a émis 7,2 mégatonnes d’équivalent de dioxyde de carbone (éq. CO₂). Cela représente 4,1 % des émissions de GES liées au transport intérieur. Bien que les émissions dues au transport aérien aient augmenté depuis 2005 en raison de l’accroissement du trafic, les rapports établis dans le cadre du plan d’action du Canada pour la réduction des émissions de GES provenant de l’aviation font état d’une amélioration constante du rendement des transporteurs aériens en matière d’intensité des émissions, à savoir une amélioration annuelle moyenne de 2 % ou une amélioration cumulative de 18,4 % de 2008 à 2018.^[19] Entre 2017 et 2018, les transporteurs aériens canadiens ont amélioré leur efficacité énergétique globale de 3,3 %.



SECTEUR MARITIME

En 2017, le secteur maritime national a émis 4,5 mégatonnes d’éq. CO₂. Cela représente 2,6 % des émissions de GES liées au transport intérieur. Au cours de la période 2005 à 2017, les émissions de GES du transport maritime intérieur ont régressé de 31 %, car les expéditeurs ont opté pour d’autres modes comme le camionnage et le train.

En 2019, le Programme national de surveillance aérienne a effectué un total de 4 005 heures de surveillance au-dessus des trois côtes du Canada, dont 587 heures en soutien aux mesures de protection pour la baleine noire de l’Atlantique Nord. Au cours de ces patrouilles, 673 incidents en matière de pollution ont été détectés et la quantité de pétrole observée dans l’environnement marin était d’environ 3 644 litres. Les vols réguliers de surveillance aérienne contribuent de manière importante à la diminution des rejets d’hydrocarbures à la mer par des navires commerciaux, car ces derniers sont de plus en plus conscients que leurs activités illégales de pollution peuvent être détectées.

SECTEUR FERROVIAIRE

En 2017, le secteur ferroviaire a émis 6,7 mégatonnes d’éq. CO₂. Cela représente 3,8 % des émissions

17 Collisions avec des morts et des blessés.

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 GES 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.

PERFORMANCE DU SYSTÈME DE TRANSPORT CANADIEN EN 2019

de GES liées au transport intérieur. Le transport de marchandises représentait 98 % des émissions de GES liées au transport ferroviaire. Selon le dernier rapport annuel de surveillance des émissions des locomotives (2017), les chemins de fer canadiens ont réduit l'intensité de leurs émissions de GES de 2,45 kg éq. CO₂ par 1 000 tonnes-kilomètres payantes par rapport à 2010.^[20] Cela a permis de limiter la croissance nette des émissions dans ce secteur à 0,2 Mt d'éq. CO₂ de 2011 à 2017, malgré une augmentation du trafic de fret de 19,4 % (tonnes-kilomètres payantes) et une augmentation du trafic passagers interurbain de 4,1 % (passagers).

SECTEUR ROUTIER

En 2017, le secteur du transport routier a émis 147 Mt d'éq. CO₂, ou 84 % des émissions de GES du secteur des transports et 21 % du total des émissions de GES du Canada.

Entre 2005 et 2017, les émissions de GES 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 :

- La croissance du nombre de véhicules passagers et de l'activité du fret;
- Une évolution vers des modes de transport à plus forte intensité de GES, notamment les camions lourds et les gros véhicules de tourisme (p. ex. les véhicules utilitaire sport et les camionnettes);

Les émissions de GES des véhicules de transport routier de marchandises ont augmenté de 25,1 % entre 2005 et 2017, pour passer de 48 à 60 Mt. Au cours de la même période, l'activité de fret routier, mesurée en tonnes-kilomètres, a également augmenté d'environ 43 %.

Les émissions de GES des véhicules de transport routier de marchandises ont diminué de 4,3 % entre 2005 et 2017, pour passer de 84 à 87 Mt. Au cours de la même période, l'activité passager enregistrée en passagers-kilomètres a augmenté d'environ 10 %.

La réglementation fédérale a établi des normes d'émissions de plus en plus strictes pour les véhicules et les camions légers pour les années modèles à compter de l'année 2017, et pour les nouveaux véhicules lourds et leur moteur pour les années 2021 à 2027. Cette réglementation 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.



TENDANCES EN MATIÈRE D'INNOVATION

FAITS SAILLANTS

- Transports Canada s'efforce de mettre en œuvre des solutions de transport audacieuses et novatrices grâce à la recherche et à l'évaluation, et aide les entreprises canadiennes à développer et à commercialiser des innovations.
- La tendance rapide des technologies ne montre aucun signe de ralentissement et continuera d'avoir des répercussions sur la demande et l'offre de transport.

Des avancées ont été réalisées au cours des deux dernières décennies dans les domaines de l'information, de la communication et d'autres technologies. Ces technologies ont entraîné des changements majeurs dans presque tous les secteurs de l'économie, y compris les transports. Les nouvelles technologies sont appliquées aux infrastructures de transport, aux équipements et à la gestion des chaînes d'approvisionnement afin de les rendre plus intelligents et plus efficaces. Les changements technologiques, comme le covoiturage et les services de livraison du « dernier kilomètre », ont changé à la fois la façon dont les transports sont effectués et le lieu où ils le sont et ils continueront à perturber les transports à l'avenir.

Cette tendance ne montre aucun signe de ralentissement et, en fait, elle devrait s'accélérer à mesure que les secteurs public et privé s'adaptent aux nouvelles façons de travailler. Les changements technologiques et l'innovation continueront à avoir un impact sur la demande et l'offre de transport. Les principales perturbations à venir comprennent :

- la mise en œuvre de technologies récentes (logistique en nuage, internet des objets)
- les technologies émergentes (IA, analyse avancée, chaîne de blocs)
- les technologies évoluées (véhicules verts, robotique)

Ces innovations pourraient améliorer les flux de corridors, réduire les coûts, améliorer la collaboration, réduire les impacts sur la sécurité et l'environnement et modifier les origines et les destinations des envois ainsi que la nature des services de transport.

Selon les données de l'Enquête sur l'innovation et les stratégies d'entreprise de Statistique Canada, le

pourcentage d'entreprises innovantes dans le secteur du transport et de l'entreposage est passé de 62,5 % pour la période 2007-2009 à 70,2 % pour 2015-2017. Malgré des pratiques plus innovantes, l'industrie du transport est toujours à la traîne par rapport à la moyenne nationale de 79,3 % en 2015-2017.

Alors que le rythme de l'innovation s'accélère, il est essentiel que le secteur canadien des transports se prépare aux technologies émergentes et perturbatrices.

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 de promotion de la connectivité et l'automatisation du système de transports. 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. Le programme, qui s'occupe de réaliser de la recherche, des études et l'élaboration de normes, prévoit un financement de 2,9 millions de dollars sur quatre ans. Ce financement est voué à soutenir 15 projets qui aideront les administrations canadiennes à se préparer à ces nouvelles technologies.

Le programme comprend les activités suivantes :

- Mise à jour de l'architecture des systèmes de transport intelligents, qui est un cadre commun pour la planification, la définition et l'intégration des systèmes de transport intelligents.
- Soutenir les déploiements de projets pilotes en matière de véhicules automatisés et connectés, tels que les essais de navettes automatisées à faible vitesse à Calgary et Toronto et la mise en place d'un banc d'essai de véhicules connectés à Calgary.
- Aider le Canada à élaborer des normes pour les véhicules automatisés et connectés.
- Entreprendre des projets de cybersécurité d'infrastructures.
- Élaborer et lancer un plan de travail pour le système de gestion des titres de sécurité afin de contribuer à garantir que les communications entre véhicules connectés sont sûres et fiables.
- 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 véhicules automatisés et connectés 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 véhicules automatisés et connectés en toute sécurité. Leur politique souple et réactive rendra les tests de véhicules automatisés et connectés uniformes dans toutes les juridictions, ce qui favorisera la sécurité, la compétitivité et la croissance économique.

Transports Canada s'efforce également à soutenir des solutions de transport audacieuses et novatrices par l'intermédiaire de la recherche et de l'évaluation, notamment le Programme écoTECHNOLOGIE pour véhicules qui teste et évalue la sécurité et le rendement environnemental des technologies de véhicules novatrices afin de faire progresser les principales priorités du gouvernement du Canada. Les résultats des projets de Recherche, développement et démonstration soutiennent l'élaboration de codes et de normes qui conduisent à l'introduction sûre et rapide de ces technologies.

Voici des exemples de technologies :

- Système de peloton coopératif pour camion pour les véhicules lourds :
- Véhicules à carburant de remplacement et évolué :
- Test de sécurité des véhicules connecté et automatisé.

En outre, le programme de Recherche, développement et démonstration sur le transport ferroviaire propre de Transports Canada encourage les compagnies à développer de technologies qui pourraient réduire les émissions associées au transport ferroviaire des personnes et des marchandises. Il met l'accent sur les technologies qui sont sur la voie de la commercialisation et pour lesquelles les principaux obstacles empêchent leur adoption. Ces obstacles comprennent le malaise concernant l'état de préparation

technologique, le manque de compréhension de la capacité des technologies, l'inquiétude concernant l'impact des nouvelles technologies sur les équipements existants et l'incertitude liée à l'absence de codes et de normes.

Les principaux thèmes des projets en 2019 étaient les suivants :

- Raffinement des carburants de remplacement renouvelables pour les locomotives diesel
- Évaluation des options technologiques pour les locomotives à hydrogène (hydrail), et de leur faisabilité
- Développement de technologies évoluées de contrôle des émissions pour les locomotives
- Évaluation de la faisabilité des technologies à hyperboucle.

Comme l'âge, la détérioration et le changement climatique menacent les infrastructures de transport, Transports Canada explore des façons d'identifier et surveiller les problèmes de performance dès les premières étapes. L'une de ces technologies comprend les satellites canadiens Radar à synthèse d'ouverture. Cette technologie peut détecter les mouvements des ponts qui se développent au fil du temps et qui peuvent être dus à des charges excessives, au tassement du sol, aux impacts de camions ou de navires et/ou à des événements climatiques extrêmes.

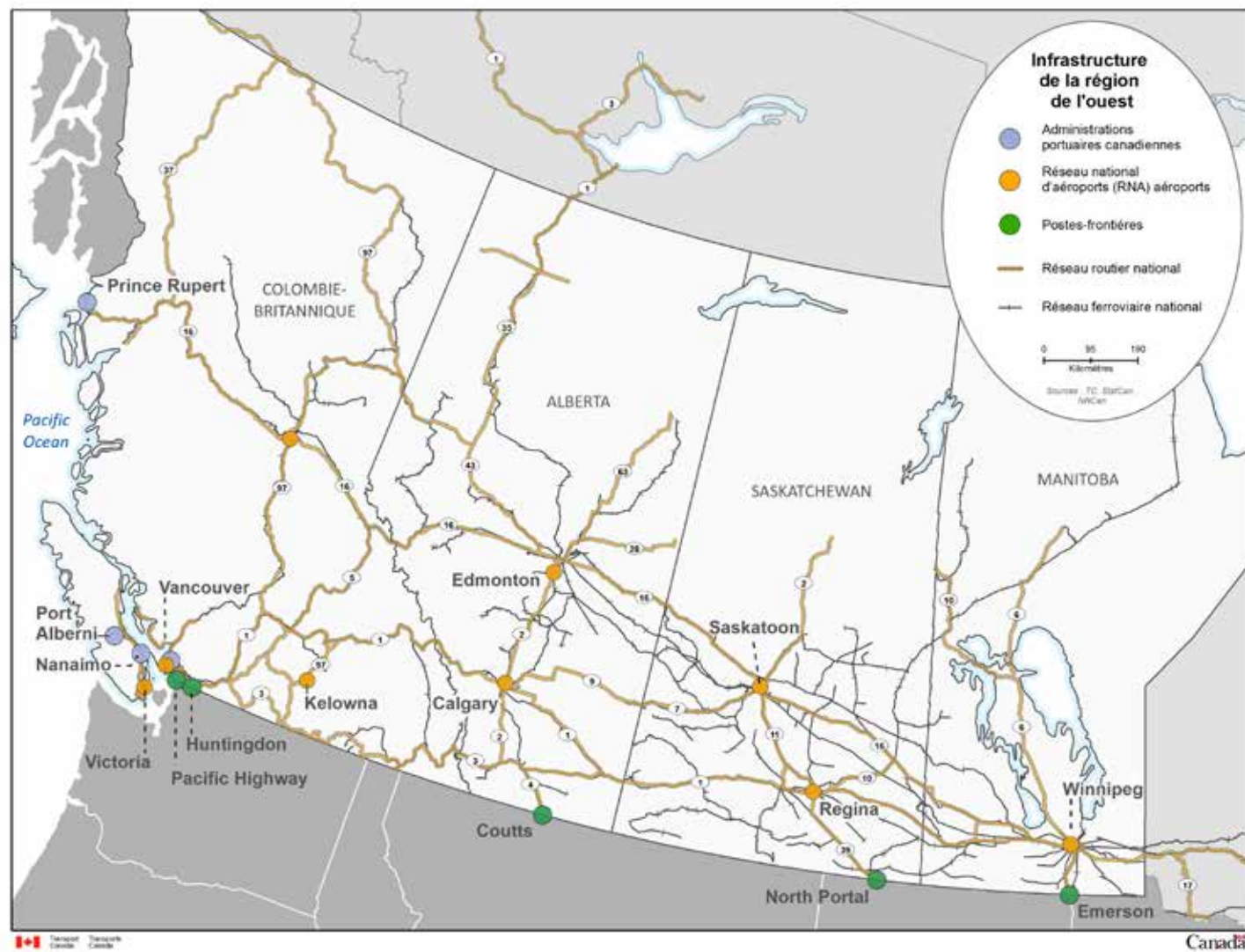
Ceci est possible grâce aux algorithmes de calcul avancés et à la disponibilité fréquente d'images satellites à haute résolution. Actuellement, des données sont recueillies pour les principaux ponts canadiens et des travaux de développement sont en cours afin de faire avancer et de mettre en œuvre un outil d'aide à la décision basé sur des données qui peut fournir aux autorités des ponts des indicateurs de rendement sur la stabilité et la sécurité des ponts, et les aider dans le processus décisionnel difficile de l'entretien et de la réhabilitation des ponts.

Le Ministère continue d'aider les petites et moyennes entreprises canadiennes à développer et à commercialiser des innovations. En 2018, Transports Canada a lancé deux défis dans le cadre du programme Solutions innovatrices Canada d'Innovation, Science et Développement économique Canada pour trouver des solutions à des problèmes spécifiques de l'industrie des transports pour lesquels il n'existe pas de solutions.

Cinq bénéficiaires ont reçu un financement pour développer des preuves de concepts pour des façons économiquement viables et écologiquement durables de recyclage du plastique renforcé de fibres de verre utilisé dans les coques de navires et pour des solutions technologiques abordables pour les véhicules commerciaux afin d'aider à la détection des usagers de la route vulnérables (c.-à-d. les cyclistes et les piétons) et d'alerter le conducteur de collisions potentielles.

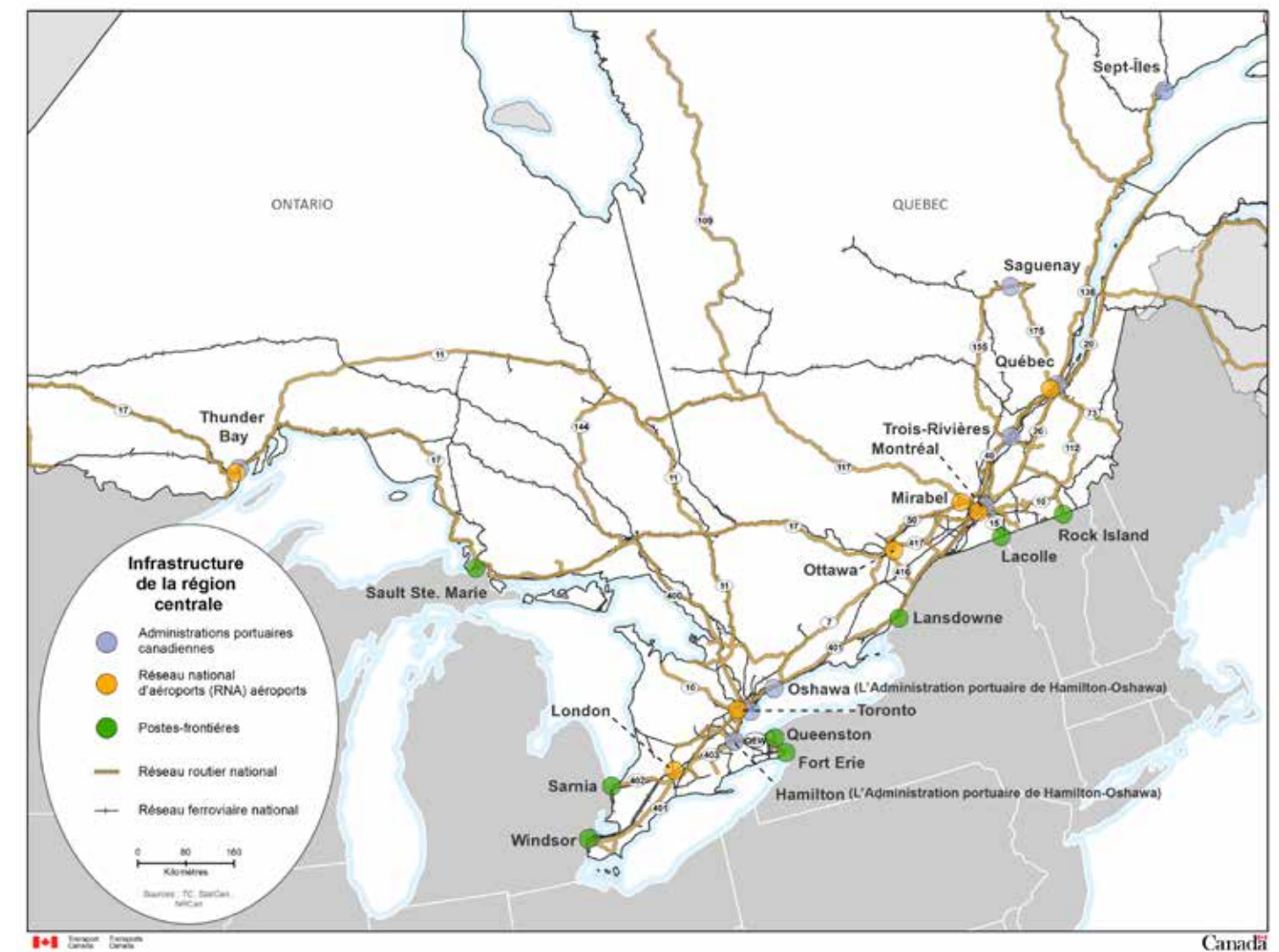
CARTE 1

RÉGION DE L'OUEST



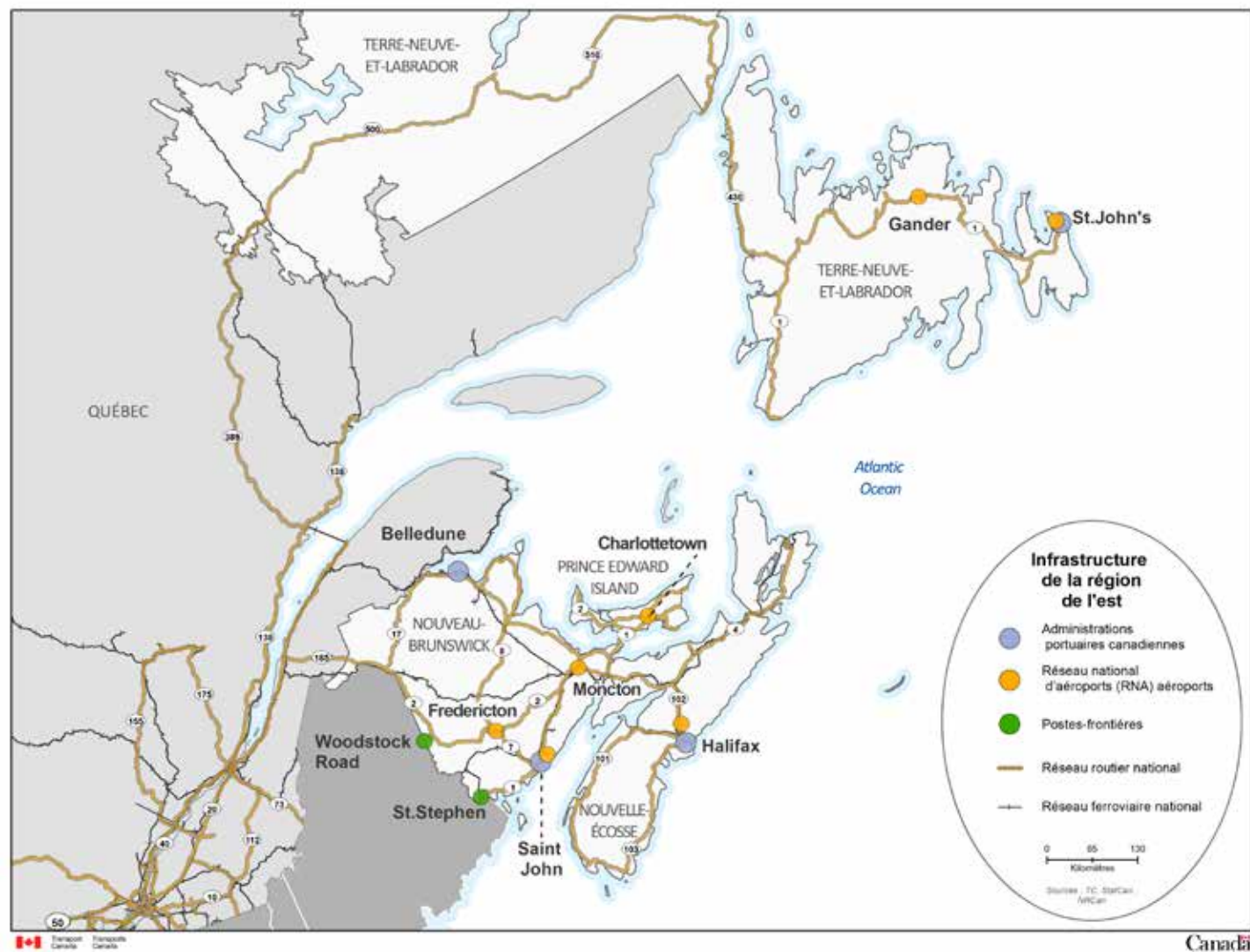
CARTE 2

RÉGION CENTRALE



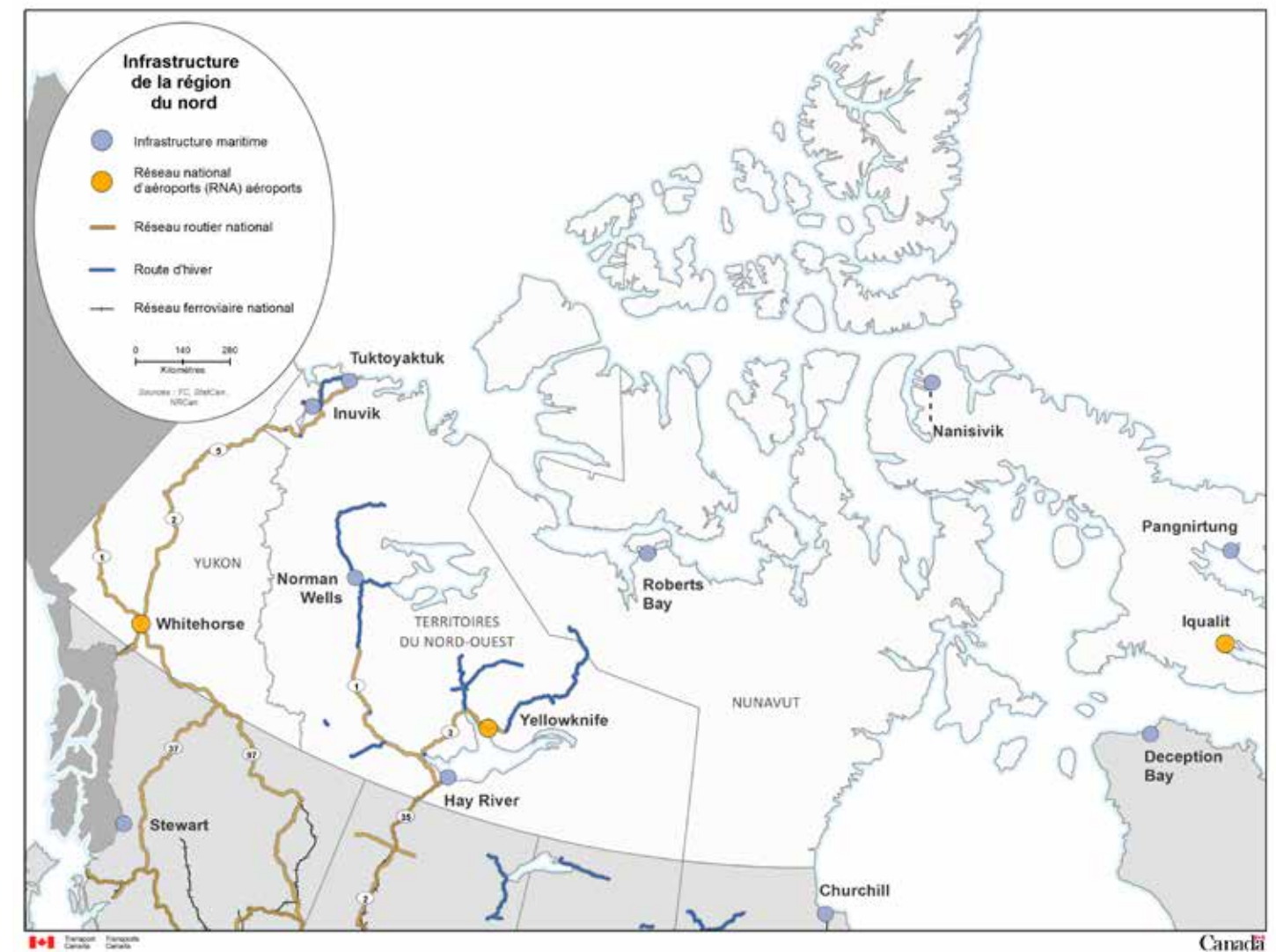
CARTE 3

RÉGION DE L'EST



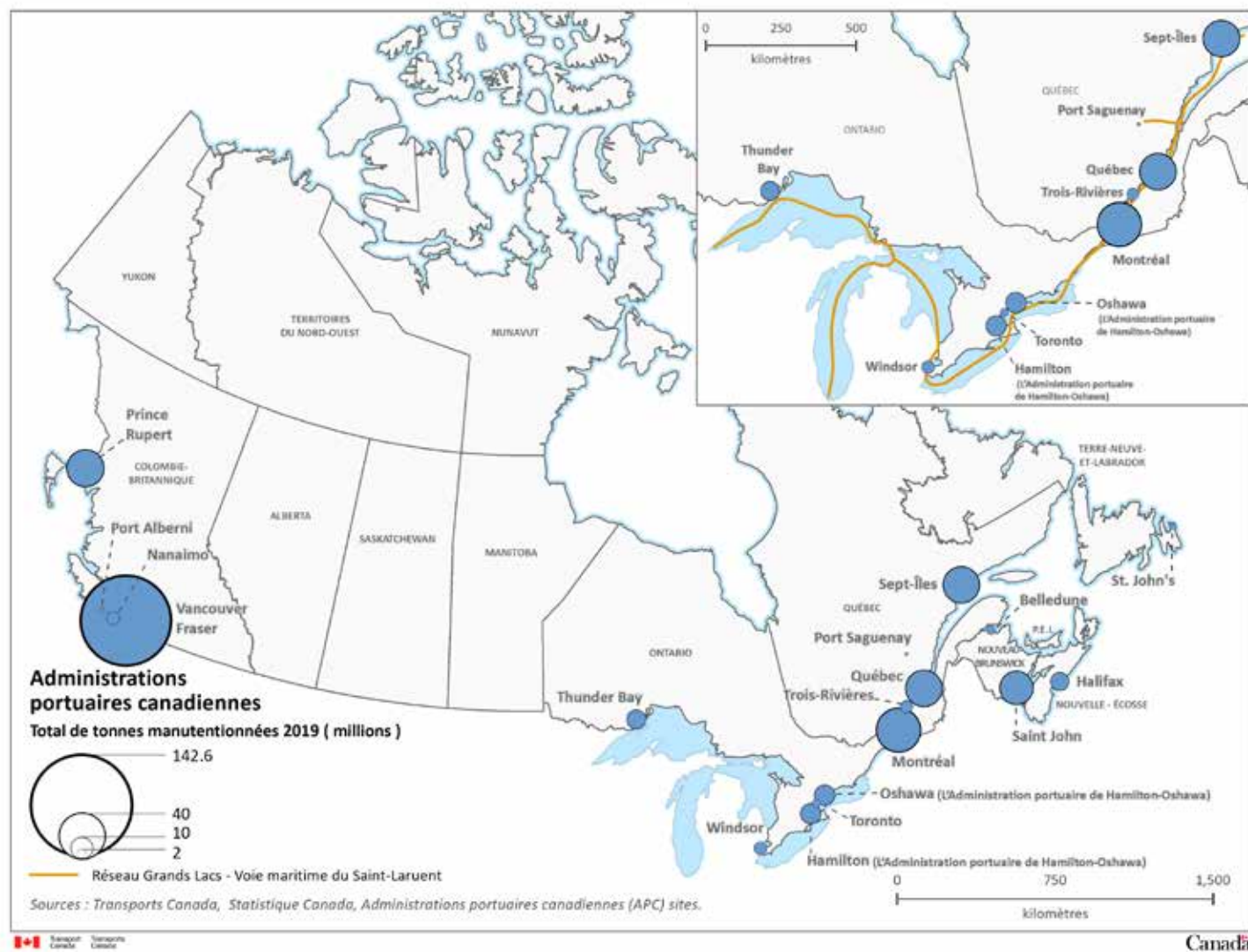
CARTE 4

RÉGION DU NORD



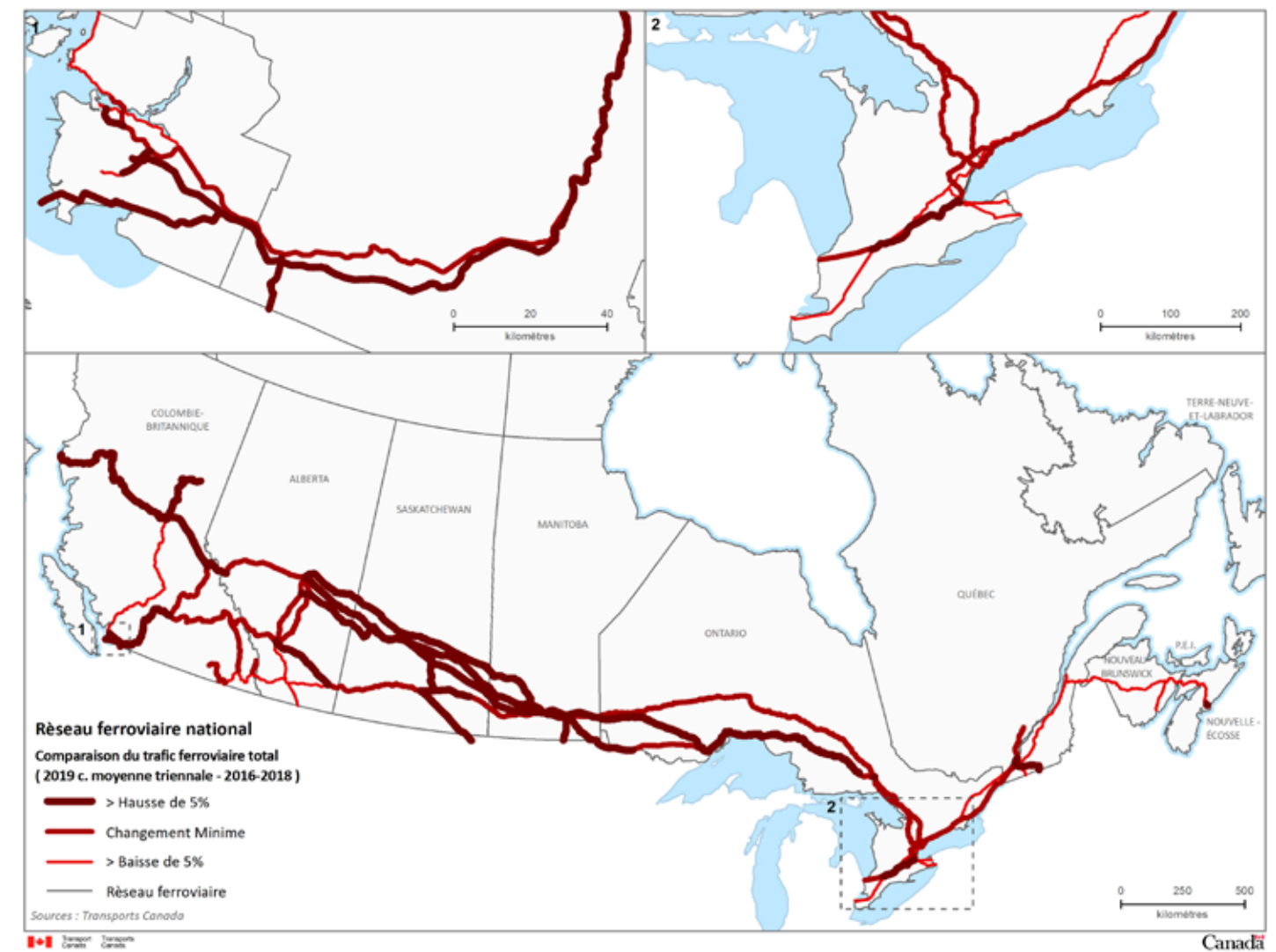
CARTE 5

ADMINISTRATIONS PORTUAIRES CANADIENNES



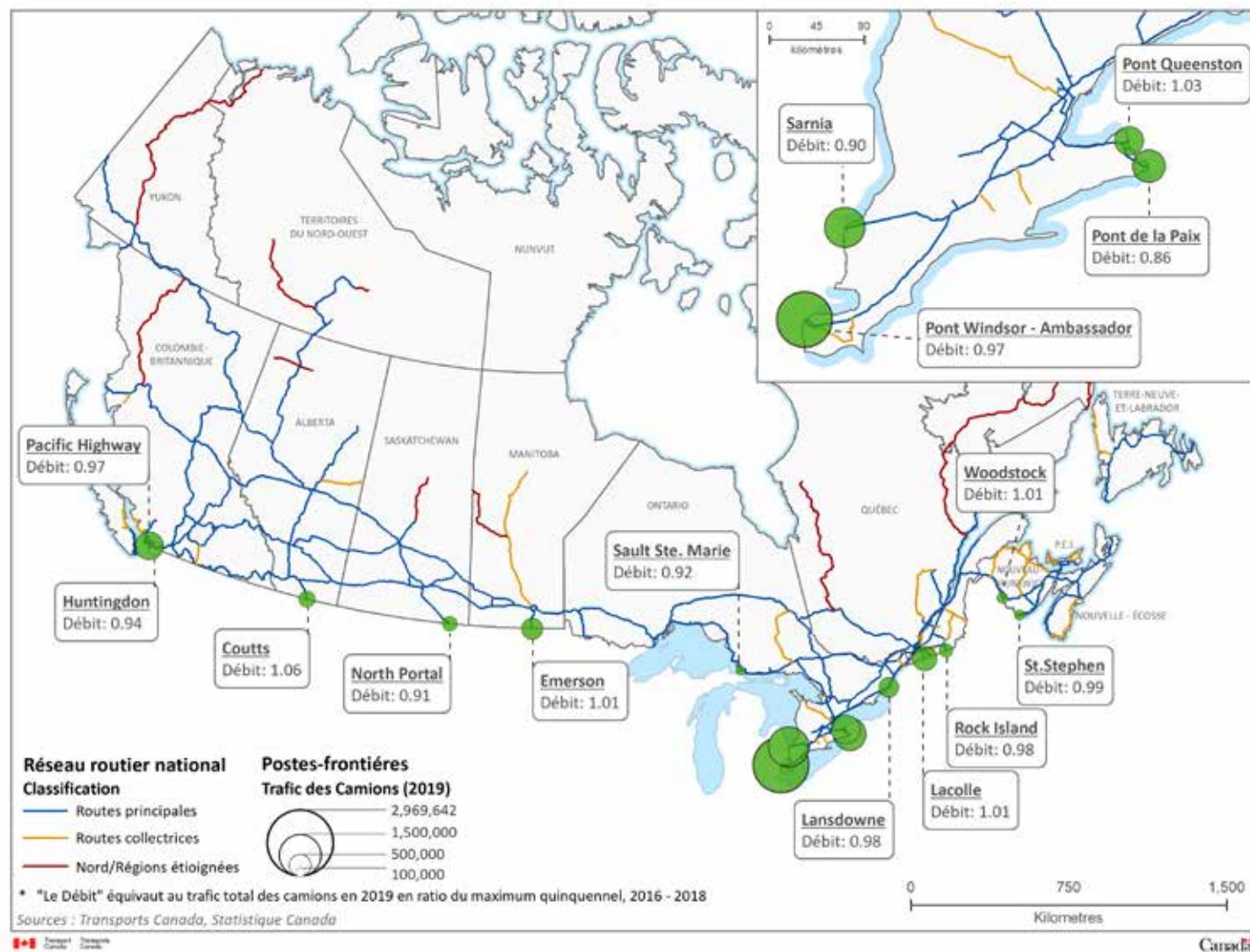
CARTE 6

COMPARAISON DES FLUX PAR RAIL
TRAFIC TOTAL EN 2017 VERSUS LA MOYENNE DE TROIS ANS



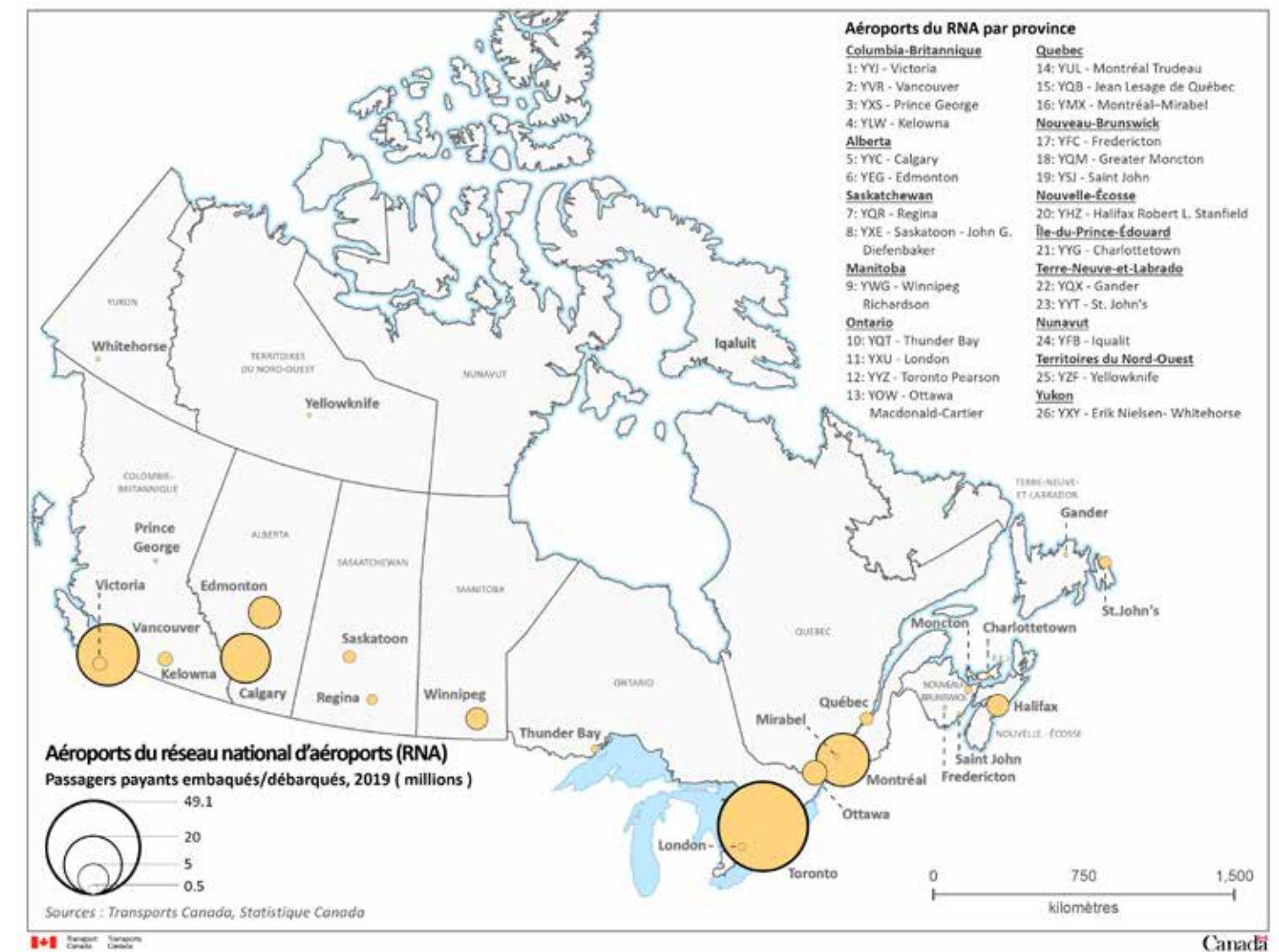
CARTE 7

PERFORMANCE DES PASSAGES FRONTALIERS PAR CAMION
FLUX DE TRAFIC



CARTE 8

RÉSEAU NATIONAL D'AÉROPORT



TRANSPORTS ET ÉCONOMIE**GÉNÉRAL**

Tableau EC1: Indicateurs économiques, 2019

Tableau EC2: Secteur du transport en pourcentage du PIB par province et territoire, 2016

Tableau EC3: Dépenses de consommation finale des ménages consacrées aux transports, 2019

Tableau EC4: Volume des marchandises transportées dans le cadre des échanges intérieurs, par secteur et mode de transport, 2009 - 2018

COMMERCE DE MARCHANDISES

Tableau EC5: Part des différents modes dans le commerce international du Canada, 2010 - 2019

Tableau EC6: Part des différents modes dans le commerce entre le Canada et les États-Unis, 2010 - 2019

Tableau EC7: Part des différents modes dans le commerce entre le Canada et les pays autres que les États-Unis, 2010 - 2019

Tableau EC8: Commerce entre le Canada et les États-Unis selon les principaux courants d'échange, 2018 - 2019

Tableau EC9: Exportations et importations du Canada selon l'origine, la destination et le mode de transport, 2019

Tableau EC10: Commerce des marchandises du Canada-les 25 premiers partenaires, 2018 - 2019

VOYAGE ET TOURISME

Tableau EC11: Voyages internationaux des résidents Canadiens, 2016 - 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, 2010 - 2019

Figure EC15: L'emploi dans les modes de transport au Canada, selon le groupe d'âge, 2019

Tableau EC16: Salaire hebdomadaire moyen par industrie de transport sélectionnée, 2010 - 2019

Tableau EC17: Conflits de travail dans le secteur des transports, par mode de transport, 2010 - 2019

PERFORMANCE DES PRIX EN TRANSPORT

Tableau EC18: Prix moyen du pétrole brut - dollars canadien et américain, 2010 - 2019

Tableau EC19: Prix de détail de l'essence ordinaire et du diesel routier - villes choisies, 2010 - 2019

Tableau EC20: Prix des autres carburants de transport, 2010 - 2019

Tableau EC21: Indicateurs des prix et de la production des entreprises de transport, 2013 - 2018

Tableau EC22: Indicateurs d'efficacité, entreprises de transport, 2013 - 2018

Tableau EC23: Structure des coûts des entreprises de transport, 2015 - 2018

Tableau EC24: Résultats financiers des entreprises de transport, 2012 - 2018

DÉPENSES ET RECETTES DE TRANSPORT DES GOUVERNEMENTS

Tableau G1: Sommaire de dépenses et recettes de transport par niveau de gouvernement, 2009/10 - 2018/19

Tableau G2: Dépenses et recettes de transport par mode et par niveau de gouvernement, 2009/10 - 2018/19

Tableau G3: Dépenses fédérales détaillées de transport par mode et par ministère/agence, 2009/10 - 2018/19

Tableau G4: Recettes des gouvernements perçues auprès des usagers des transports, 2009/10 - 2018/19

Tableau G5: Sommaire de dépenses provinciales/territoriales de transport par province/territoire, 2009/10 - 2018/19

Tableau G6: Dépenses provinciales/territoriales détaillées par mode et par province/territoire, 2009/10 - 2018/19

ENVIRONNEMENT ET ÉNERGIE

Figure EN1: Émissions de gaz à effet de serre par secteur économique, 2017

Figure EN2: Intensité des émissions de gaz à effet de serre provenant des secteurs d'utilisation finale, 2008 and 2017

Tableau EN3: Consommation d'énergie par type et mode de transport, 2009 - 2018

Tableau EN4: Total des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports, par mode, 2000 - 2017

Tableau EN5: Tendances des émissions de polluants atmosphériques provenant du secteur des transports, par type de polluant, 2009 - 2018

Figure EN6: Part attribuable au secteur des transports des émissions de polluants atmosphériques, 2018

Tableau EN7: Intensité des émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation, par région d'exploitation, 2009 - 2018

Tableau EN8: Consommation de carburant de l'aviation, par région d'exploitation, 2009 - 2018

Tableau EN9: Indicateurs clés du Programme national de surveillance aérienne, 2009/10 - 2018/19

Tableau EN10: Émissions de gaz à effet de serre du secteur ferroviaire, par type d'opération, 2008 - 2017

Tableau EN11: Consommation de carburant dans le secteur ferroviaire, 2009 - 2018

Figure EN12 : Part de marché canadien des véhicules zéro émission (VZE), 2015 - 2019

SÉCURITÉ ET SÛRETÉ EN TRANSPORT**GÉNÉRAL**

Tableau S1: Résumé des statistiques relatives à la sécurité du transport aérien, maritime, ferroviaire, routier et du TMD, 2010 - 2019

Figure S2: Accidents et taux d'accidents par mesure des activités dans les transports ferroviaire, routier, maritime et aérien, 2009 - 2019

ÉVÈNEMENTS FERROVIAIRES

Tableau S3: Chemins de fer de compétence fédérale, accidents et incidents, 2010 - 2019

Tableau S4: Chemins de fer de compétence fédérale, accidents par province/territoire, 2010 - 2019

Tableau S5: Chemins de fer de compétence fédérale, accidents aux passages à niveau ou résultant d'intrusions, 2010 - 2019

ÉVÈNEMENTS ROUTIERS

Tableau S6: Collisions, victimes et blessés de la route, et taux (par tranche de 10 000 véhicules immatriculés et milliard de véhicules-kilomètres), 2009 - 2018

Tableau S7: Taux de victimes de la route (victimes et blessés par milliard de véhicules-kilomètres) par province et territoire, 2017 - 2018

Tableau S8: Véhicules commerciaux et autres impliqués dans des collisions mortelles, par type de véhicule, 2013 - 2018

Tableau S9: Victimes résultant de collisions de véhicules commerciaux et autres, par type de véhicule, 2013 - 2018

Tableau S10: Victimes de la route par catégorie d'usagers, 2013 - 2018

Tableau S11: Véhicules impliqués dans des collisions mortelles, par type de véhicule, 2013 - 2018

ÉVÈNEMENTS MARITIMES

Tableau S12: Évènements maritimes, 2010 - 2019

Tableau S13: Évènements maritimes impliquant de petits bâtiments canadiens se livrant à des activités commerciales, 2010 - 2019

Tableau S14: Évènements maritimes impliquant de petits bâtiments canadiens se livrant à des activités de pêche commerciale, 2010 - 2019

ÉVÈNEMENTS AÉRIENS

Tableau S15: Accidents d'aviation impliquant des aéronefs assujettis au RAC et victimes, 2014 - 2019

Tableau S16: Résumé des accidents d'aviation signalés au Bureau de la sécurité des transports, 2014 - 2019

Tableau S17: Taux d'accidents des aéronefs immatriculés au Canada et assujettis au RAC, 2014 - 2019

Tableau S18: Accidents impliquant des aéronefs assujettis au RAC, par province et territoire, 2014 - 2019

ÉVÈNEMENTS IMPLIQUANT DES MATIÈRES DANGEREUSES

Tableau S19: Accidents à signaler impliquant des marchandises dangereuses, par mode et phase de transport, 2008 - 2018

Tableau S20: Nombre de décès et de blessés attribué directement aux marchandises dangereuses lors d'accidents à signaler, 2008 - 2018

TRANSPORT AÉRIEN**AÉROPORTS**

Tableau A1: Nombre d'aérodromes au Canada, 2010 - 2019

Tableau A2: Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires - dépenses par province/territoire, de 20010/11 - 2019/20

Tableau A3: Performance financière des administrations aéroportuaires, 2018

Tableau A4: Frais d'améliorations aéroportuaires (FAA) dans le Réseau national d'aéroports (RNA), 2010 - 2019

Tableau A5: Droits pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA), 2002 - 2019

Tableau A6: Les 10 aéroports canadiens les plus occupés concernant les mouvements d'aéronefs, 2010 - 2019

AÉRONEFS ET PERMIS

Tableau A7: Licences détenues par les transporteurs aériens, en date du 31 décembre 2019

Tableau A8: Personnel de l'aviation civile - licences et permis par catégorie, en date de décembre 2019

Tableau A9: Personnel de l'aviation civile - licences et permis par province/territoire, en date de décembre, 2018 - 2019

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

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

Tableau A12: Moyenne des sièges-kilomètres quotidiens régulier par transporter aérien, secteur domestique, 2018 - 2019

TRAFIC DE PASSAGERS

Tableau A13: Concurrence sur les 25 plus occupés liaisons aériennes intérieures au 31 décembre 2019

Tableau A14: Les 20 aéroports canadiens les plus occupés concernant les passagers payants embaqués/débarqués, 2010 - 2019

Tableau A15: Les 10 aéroports canadiens les plus occupés concernant les passagers payants embarqués et débarqués, par secteur, 2010 - 2019

TRAFIC DE MARCHANDISES

Tableau A16: Volume de trafic acheminé par les transporteurs aériens canadiens, 2010 - 2019

Tableau A17: Les 10 aéroports canadiens les plus occupés concernant le cargo payant chargé et déchargé, par secteur, 2010 - 2019

Tableau A18: Exportations et importations aériennes selon la région du monde, 2018 - 2019

Tableau A19: Principaux groupes de produits expédiés par avion dans le cadre du commerce international du Canada, 2018 - 2019

TRANSPORT MARITIME**PORTS**

Tableau M1: Classification des ports, en date du 31 décembre 2019

Tableau M2: Nombre de ports contrôlés et administrés par Transports Canada, par province, 2010 - 2019

Tableau M3: Situation des installations portuaires de Transports Canada, 2019

PROFILS FINANCIERS

Tableau M4: Résultats financiers des administrations portuaires canadiennes (APC), 2018

Tableau M5: Comparaison des résultats financiers des administrations portuaires canadiennes (APC), 2017 - 2018

Tableau M6: Résultats financiers des ports de Transports Canada, 2010/11 - 2019/20

Tableau M7: Résultats financiers de la Voie maritime du Saint-Laurent, 2009/10 - 2018/19

Tableau M8: Résultats financiers des Administrations de pilotage, 2010 - 2019

FLOTTE ET PILOTAGE

Tableau M9: Total des missions par Administration de pilotage et missions par pilote, 2010 - 2019

Tableau M10: Flotte de bâtiments immatriculés au Canada, selon le type de bâtiment, 1999, 2009 et 2019

Voyages des navires

Tableau M11: Nombre de voyages par navire en eau canadienne, par type de navire, 2015 - 2019

Tableau M12: Nombre de voyage par navire en eau canadienne, par pavillon, 2015 - 2019

TRAFIC

Tableau M13: Tonnage total manutentionné par les Administrations portuaires canadiennes, 2010 - 2019

Tableau M14: Transport de marchandises sur la Voie maritime du Saint-Laurent, 2010 - 2019

Tableau M15: Trafic sur la Voie maritime du Saint-Laurent, 2010 - 2019

Tableau M16: Trafic international des navires de croisière aux principaux ports canadiens, 2010 - 2019

Tableau M17: Trafic maritime manutentionné par les Administrations portuaires canadiennes, 2010 - 2019

Tableau M18: Ports les plus importants du Canada manipulant le fret conteneurisé, 2010 - 2019

Tableau M19: Principales marchandises transportées dans les échanges maritimes internationaux du Canada, par marché, 2019

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 - 2019

Tableau M21: Principaux indicateurs de performance pour des ports conteneurs intermodaux sélectionnés, 2017 - 2019

TRANSPORT FERROVIAIRE**PROFIL FERROVIAIRE**

Tableau RA1: Les chemins de fer au Canada, 2018

Tableau RA2: Recettes des chemins de fer, 2009 - 2018

Tableau RA3: Flotte ferroviaire, 2009 - 2018

Figure RA4: Vitesse moyenne des trains par mois, par transporteur ferroviaire, 2019

Tableau RA5: Tonnes-kilomètres payantes par secteur ferroviaire, 2009 - 2018

TRAFIC - MARCHANDISES

Tableau RA6: Caractéristiques du trafic total des chemins de fer, 2010 - 2019

Tableau RA7: Trafic reçu et expédié par les transporteurs canadiens de classe II, 2010 - 2019

Tableau RA8: Volume des exportations et des importations ferroviaires par produit, 2010 - 2019

Tableau RA9: Valeur des exportations et des importations ferroviaires par produit, 2010 - 2019

Tableau RA10: Mouvements de marchandises dangereuses dans le secteur ferroviaire, 2010 - 2019

Tableau RA11: Volume des exportations et importations ferroviaires par province et territoire d'origine, 2010 - 2019

Tableau RA12: Valeur des exportations et importations ferroviaires, par port de sortie et par port de dénouement, 2010 - 2019

Tableau RA13: Volume des exportations et importations ferroviaires-maritimes, 2010 - 2019

Tableau RA14: Volume des exportations ferroviaires-maritimes par produit, 2010 - 2019

Tableau RA15: Trafic intermodal du CN et du CFCP par type de wagons, 2010 - 2019

TRAFIC - PASSAGERS

Tableau RA16: Passagers et passagers-kilomètres transportés par VIA Rail Canada et les transporteurs de autres, 2010 - 2019

TRANSPORT ROUTIER**RÉSEAU ROUTIER**

Tableau RO1: Réseau routier national en 2017

Tableau RO2: Longueur du réseau routier public au Canada, 2016

Camionnage - Profil et activité

Tableau RO3: Volume de trafic par les transporteurs canadiens pour compte d'autrui, 2014 - 2018

Tableau RO4: Commerce international du Canada par camion selon les groupes de produits, 2018 - 2019

Tableau RO5: Commerce routier entre le Canada et les États-Unis selon les postes frontaliers les plus fréquentés, 2018 - 2019

Tableau RO6: Les vingt principaux postes frontaliers franchis par les automobiles et autres véhicules, 2015 - 2019

Tableau RO7: Les vingt principaux postes frontaliers franchis par les camions, 2015 - 2019

Tableau RO8: Temps de traversée de frontières pour camions en direction du sud à frontières sélectionnés, 2019

Tableau RO9: Nombre annuel de faillites d'entreprises de camionnage, par région, 2010 - 2019

Le transport urbain et autocars - Profil et activité

Tableau RO10: Recettes de l'industrie du transport en autocar selon le type de service, 2008 - 2017

Tableau RO11: Passagers transportés et véhicule-kilomètres du transport en commun, 2009 - 2018

Tableau RO12: Composition du parc de véhicules de transport en commun, 2009 - 2018

Tableau RO13: Salaire annuel moyen dans l'industrie de l'autobus/autocar, 2008 - 2017

Tableau RO14: Indicateurs sélectionnés des systèmes provinciaux pour le transport urbain, 2018