



Transports
Canada

Transport
Canada



LES TRANSPORTS AU CANADA 2016



Rapport approfondi

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, 2017.

This publication is also available in English under the following title Transportation in Canada 2016, Comprehensive Report.

TP No. 15357 F

Catalogue No. T1-23/2016F-PDF

ISSN 978-0-660-08416-9

Permission de reproduire

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

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

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

Cette publication est aussi disponible en ligne à l'adresse URL suivante :

www.tc.gc.ca/fra/politique/anre-menu.htm.

Table des matières

Message du ministre	iii
Points saillants du rapport	1
Introduction	4
Introduction	4
À propos de ce rapport	4
Le rôle des transports dans l'économie	6
Le secteur des transports	6
Les transports et l'économie	6
Transports et commerce intérieur	6
Transports et commerce international	6
Recettes et dépenses du gouvernement	7
Corridors de commerce et de transport du Canada	9
Le Corridor de l'Ouest	9
Le Corridor continental	10
Le Corridor de l'Atlantique	12
Secteur du transport aérien	13
Infrastructure de l'industrie	13
Structure de l'industrie	13
Transports sûrs et sécuritaires	15
Secteur du transport maritime	16
Infrastructure de l'industrie	16
Structure de l'industrie	17
Transports sûrs et sécuritaires	20
Transports écologiques	21
Secteur du transport ferroviaire	22
Infrastructure de l'industrie	22
Structure de l'industrie	22
Transports sûrs et sécuritaires	23
Transports écologiques	24

Secteur du transport routier	25
Infrastructure de l'industrie	25
Structure de l'industrie	26
Transports sûrs et sécuritaires	27
Transports écologiques	27
Transport des marchandises dangereuses	28
Performances du réseau de transport du Canada en 2016	30
Facteurs économiques	30
Productivité dans le secteur des transports	30
Flux du transport des marchandises	32
Performance et utilisation du système de transport	34
Flux de trafic des voyageurs	37
Transports sûrs et sécuritaires	38
Transports écologiques	38
Résultats financiers	40
Aperçu, tendances et enjeux futurs	42
Principales tendances dans le domaine des transports	42
Principales tendances dans le contexte du Canada	44
Perspectives économiques	46
Perspectives des principales matières premières	47
Perspectives des passagers aériens	49
Annexe A : cartes et figures	50
Annexe B : liste des tableaux et figures de l'addenda	59

Message du ministre

En ma qualité de ministre des Transports, c'est avec un grand plaisir que je vous présente *Les transports au Canada 2016*, le rapport annuel sur la situation des transports au Canada.

Le présent rapport est fondé sur l'information et les données les plus récentes dans le but de comprendre les défis et les possibilités devant lesquelles se trouvent le réseau de transport du Canada et ses intervenants. Le rapport comprend aussi un addenda de statistiques et de chiffres utiles sur le transport.

Les transports jouent un rôle fondamental dans l'économie canadienne en permettant aux produits et aux services canadiens et à la population canadienne d'accéder aux principaux marchés, contribuant ainsi à la prospérité et à la création de débouchés économiques pour la classe moyenne. Un réseau de transport moderne, sûr, sécuritaire et respectueux de l'environnement est indispensable pour notre prospérité économique.

En 2016, le système de transport canadien a continué à obtenir de solides résultats en matière de sécurité, avec un taux d'accident inférieur à sa moyenne sur dix ans pour l'ensemble des modes de transport. En matière d'environnement, les émissions de gaz à effet de serre liées aux transports sont demeurées stables au cours de la dernière décennie alors que l'effet de la croissance des activités a été compensé par des normes plus strictes. Le système de transport a également continué à faire preuve de vigueur en 2016 dans une période de ralentissement de la demande de marchandises canadiennes découlant d'une croissance économique modeste à l'échelle nationale et mondiale.

Afin de continuer à bâtir sur ces réalisations, le gouvernement du Canada, grâce à son plan stratégique Transports 2030, vise à créer un réseau de transport sécuritaire, sûr, écologique, innovateur et intégré qui favorise le commerce et la croissance économique, un environnement plus sain ainsi que le bien-être de la population canadienne.

Conformément à ce plan stratégique, nous avons annoncé un certain nombre d'initiatives en 2016, y compris le Plan de protections des océans, lequel vise à élaborer un système de sécurité maritime parmi les meilleurs au monde qui contribue à empêcher les incidents maritimes et renforce la protection de l'environnement. Nous avons également poursuivi notre travail avec les provinces et les territoires à l'appui du Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques afin d'élaborer un plan concret pour réaliser les engagements internationaux du Canada en matière de changements climatiques et stimuler l'innovation et la croissance.

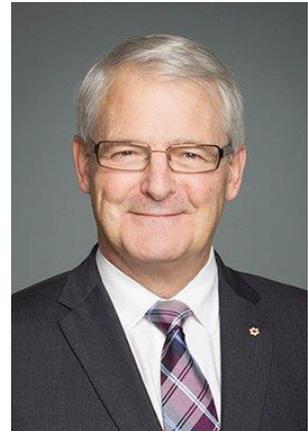
Alors que le système a connu une bonne performance en 2016, nous devons poursuivre nos efforts afin de renforcer les corridors de transport vers les marchés internationaux et aider les entreprises canadiennes à être concurrentielles, à prendre de l'expansion et à créer un plus grand nombre d'emplois pour la classe moyenne du Canada. À cet effet, nous avons annoncé un investissement de 10,1 milliards de dollars sur 11 ans dans l'Initiative des corridors de commerce et de transport du Canada avec l'objectif d'améliorer la qualité de l'infrastructure de commerce partout au Canada, renforcer l'efficacité du système et communiquer des renseignements fondés sur des preuves au sujet du réseau de transport canadien aux Canadiens et aux intervenants pertinents du secteur des transports.

J'espère que le présent rapport fournira aux Membres du Parlement, aux intervenants et au grand public des renseignements utiles sur l'état du système de transport du Canada et sur la façon dont il façonne la vie de tous les Canadiens.

Cordialement,

L'honorable Marc Garneau, C.P., député

Ministre des Transports



Points saillants du rapport

Résumé:

- *En 2016, la croissance relativement modeste de l'économie à l'échelle nationale et mondiale s'est traduite par une demande moindre de transport des principales marchandises canadiennes.*
- *Alors que certains problèmes en matière de fluidité ont été déclarés au port de Vancouver à l'automne 2016, le système de transport canadien n'a connu aucun goulot d'étranglement important.*
- *Faisant contraste avec des volumes de marchandises plus faibles, le trafic de passagers était en hausse, particulièrement pour les passagers de vols aériens.*
- *Dans l'ensemble, les émissions de gaz à effet de serre sont demeurées stables au cours de la dernière décennie. Le gouvernement du Canada a mis en œuvre plusieurs initiatives visant à renforcer la protection de l'environnement, y compris le Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques.*
- *Le Canada continue de posséder un réseau de transport sûr et sécuritaire ayant un taux d'accident inférieur à sa moyenne sur cinq à dix ans. Plusieurs initiatives visant à assurer un système de transport sûr ont été établies, y compris le nouveau Plan de protection des océans.*
- *Au cours des prochaines années, le Canada fera face à des défis et à des possibilités qui exigeront des intervenants du secteur des transports d'être au courant des nouveaux développements et de s'adapter aux tendances sociodémographiques en évolution, aux principales technologies émergentes et aux préoccupations croissantes en matière d'environnement.*

L'économie canadienne a continué de connaître une croissance modérée en 2016. La modeste croissance économique mondiale s'est traduite par une réduction du volume de circulation dans le système de transport canadien, particulièrement au cours de la première moitié de l'année. La demande a un peu repris au cours de la deuxième moitié de 2016, mais est demeurée inférieure à celle de 2015 pour les principales marchandises en vrac et les produits intermédiaires et finis. Cela a entraîné un déclin du trafic de marchandises par voie ferroviaire (tonnage) pour les produits pétroliers, les métaux, les céréales et les matières fertilisantes.

Sur le plan maritime, le trafic international (en valeur) a également connu un déclin tout comme le volume manutentionné dans certains ports. Cela vaut surtout pour le port de Vancouver, lequel a enregistré une baisse

du volume de blé, de charbon, de potasse et de trafic intermodal. En revanche, une croissance a été observée pour le volume manutentionné en 2016 dans les ports de la côte Est, notamment les ports d'Halifax et de Montréal, soutenu respectivement par le trafic conteneurisé et de pétrole brut.

Les exportations internationales de fret aérien (en valeur) ont légèrement diminué en 2016 alors qu'une forte hausse des exportations par camions vers les États-Unis (É.-U.) a été enregistrée.

En matière d'efficacité et de capacité, le système de transport canadien n'a pas connu en 2016 de goulots d'étranglement notables. À l'automne, certains problèmes de fluidité ont été observés sur la rive sud du port de Vancouver, mais le système avait la résilience voulue pour résoudre le problème. Aucune

interruption de travail majeure ni aucun phénomène météorologique important n'a eu d'incidence notable sur la fluidité dans les principaux ports ou corridors ferroviaires.

Le plus faible volume de conteneurs à manutentionner au cours de l'année a permis d'améliorer la fluidité aux principaux terminaux portuaires. La plupart des terminaux à conteneurs sont demeurés à un niveau inférieur à leur capacité tout au long de l'année. L'amélioration de la vitesse du réseau ferroviaire s'est également poursuivie en 2016.

La chaîne d'approvisionnement des céréales de l'Ouest canadien est restée fluide malgré une récolte tardive et abondante. Certains problèmes relatifs aux exportateurs éprouvant des difficultés à pourvoir le type exact de céréale, particulièrement la variété de grande qualité, ont donné lieu à l'ancrage de davantage de navires à l'extérieur du port de Vancouver.

Contrastant avec un volume plus faible de marchandises, le nombre de voyageurs a augmenté dans l'ensemble en 2016. Des hausses importantes de passagers aériens voyageant sur des vols nationaux et internationaux ont été enregistrées comparativement à 2015, alors que la croissance du secteur transfrontalier est demeurée la même. En tirant profit de la faible valeur du dollar canadien, plus de voyageurs étrangers ont visité le Canada qu'en 2015. Par contre, le nombre de Canadiens voyageant aux É.-U. a connu une baisse dans l'ensemble des différents modes de transport. Les services ferroviaires interurbains ont connu une légère hausse comparativement à 2015.

Les émissions de gaz à effet de serre (GES) ont diminué pour les transports aérien et maritime au cours de la dernière décennie grâce à de nouvelles initiatives, à des accords volontaires et à divers engagements internationaux pris par le gouvernement du Canada. Cependant, les émissions de GES des transports ferroviaire et routier, qui comptent pour 83,5 % des émissions attribuables au secteur des transports, ont augmenté au cours de la même période due en grande partie à l'augmentation de leurs activités.

Les règlements adoptés par le gouvernement fédéral ont établi des normes progressivement plus strictes en matière d'émissions de GES pour les automobiles et les camions légers des années modèles 2017 et au-delà, en partant des normes existantes. Le gouvernement du Canada a indiqué qu'il poursuivrait son travail visant à établir des normes plus strictes de façon progressive pour limiter davantage les émissions de GES des nouveaux véhicules lourds routiers et de leurs moteurs au Canada, à partir des années modèles 2021.

Le Canada continue de posséder un système de transport sûr et sécuritaire. Les données les plus récentes montrent que les taux d'accidents sont inférieurs à leurs moyennes sur cinq à dix ans pour tous les modes de transport. Plusieurs initiatives visent à assurer l'établissement d'un système de transport sûr, y compris le nouveau Plan de protection des océans qui permettra d'accroître la capacité de prévenir les incidents maritimes, à améliorer les interventions et à renforcer la protection de l'environnement. Pour les modes de transport terrestre, le gouvernement du Canada a modifié le *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire*, a mis en place un nouveau Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire et a amélioré la *Loi sur la sécurité automobile*. La sécurité dans le transport de marchandises dangereuses a également été renforcée partout au Canada, notamment par l'augmentation des inspections, la mise à jour des règlements et par la sensibilisation et la conscientisation des premiers répondants, des municipalités et du public entre autres initiatives. Le Canada a également continué à prendre des mesures pour faciliter la circulation des voyageurs et des marchandises légitimes tout en conservant le haut niveau de sécurité du Canada au moyen d'inspections, d'échange de renseignements et de l'engagement des intervenants.

Au cours des prochaines années, le Canada fera face à des défis et à des possibilités qui exigeront des intervenants du secteur des transports d'être au courant des nouveaux développements de l'économie en constante évolution et de s'adapter aux tendances démographiques en évolution, aux principales

technologies émergentes, de même qu'aux préoccupations croissantes en matière d'environnement, de sûreté et de sécurité.

Les experts s'attendent à ce que les marchés émergents et en développement (notamment dans les pays en développement en Asie) mènent la croissance économique mondiale. Avec une classe moyenne croissante et des investissements marqués dans les infrastructures, ces marchés accroîtront la demande de matières premières et de marchandises canadiennes et ainsi auront un effet sur les tendances en matière de transport.

De 2016 à 2025, il est prévu que le transport des cinq principaux produits en vrac du Canada (le charbon, la potasse, le pétrole brut, les produits du bois et les céréales) augmente modérément. Cette croissance reflète la demande des expéditions par transport ferroviaire de pétrole brut et des produits du bois à court terme et des expéditions de potasse et des céréales à long terme.

Au Canada, le nombre de passagers aériens devrait continuer d'augmenter au cours de la prochaine décennie avec la forte hausse de passagers internationaux (autre que les É.-U.) soutenue par la croissance des marchés émergents. Sur le plan du marché domestique, le ralentissement de la croissance économique, le vieillissement de la population et une croissance démographique modérée entraveront l'augmentation du nombre de passagers aériens.

Le Rapport annuel sur la situation des transports de 2016 présente l'état des transports au Canada avec les plus récents renseignements disponibles.

Introduction

Un système de transport efficace et moderne a toujours été essentiel afin d'appuyer une économie solide et concurrentielle et pour améliorer la qualité de vie des Canadiens.

Le transport est indispensable pour le commerce. Il permet l'accès aux marchés nationaux et internationaux des ressources naturelles, des produits agricoles et des marchandises fabriqués. Il est également essentiel au soutien du secteur des services en aidant le Canada à créer des liens avec ses partenaires des entreprises étrangères et à constituer un élément clé pour l'industrie du tourisme.

Le secteur du transport touche également tous les aspects de notre société et a une grande influence sur notre qualité de vie. Il établit des liens entre les collectivités et les gens en réduisant l'effet de distance et en éliminant les obstacles géographiques. Il a également un effet sur les décisions que nous prenons quant à l'endroit où nous vivons, nous travaillons et nous magasinons et au mode de transport que nous utilisons.

Alors que le transport joue un rôle d'une telle interdépendance, il évolue au fil du temps à mesure que les environnements changent. Cela est particulièrement le cas dans une économie mondiale en constante évolution dans laquelle les possibilités économiques dépendent de plus en plus de la mobilité des marchandises, des personnes et des renseignements exacts.

Transports Canada joue un rôle essentiel dans la surveillance et l'analyse de l'évolution et des tendances futures dans le système de transport canadien en communiquant des données et des renseignements au public par le biais de son principal véhicule, le Rapport annuel « Les transports au Canada ».

À propos de ce rapport

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

Le rapport souligne le rôle du transport dans l'économie. Il présente une courte évaluation globale de la performance du système de transport canadien en 2016 en jetant un regard sur la fluidité, l'utilisation et la capacité du système. Les chapitres suivants donnent un aperçu des quatre modes de transport (aérien, maritime, ferroviaire et routier), y compris les principaux changements au cours de 2016. Le rapport se termine par un avant-goût des tendances prévisibles qui sont susceptibles d'avoir une incidence sur le réseau de transport dans les années à venir.

Le rapport et l'addenda statistique correspondant de Transports Canada sont fondés sur des données de transport factuelles et complètes provenant de diverses sources, lesquelles comprennent un large éventail d'organismes. Une attention toute particulière a été accordée à la qualité et à la fiabilité des données. Toutefois, la responsabilité de la qualité des données incombe à leur source. Bien que les données les plus à jour aient été utilisées pour la production de ce rapport, toutes les données fournies n'étaient pas disponibles pour 2016. Dresser un portrait complet de l'état des transports au Canada n'est pas une mince tâche et est limité par l'accès aux données.

– TRANSPORTS 2030 –

LA VISION DU GOUVERNEMENT DU CANADA EN MATIÈRE DE TRANSPORTS

Le gouvernement du Canada a présenté en 2016 sa stratégie sur l'avenir des transports au Canada : Transports 2030. Cette stratégie a été conçue à la lumière des résultats de l'Examen de la *Loi sur les transports au Canada* et des conclusions des vastes consultations du public menées par le ministre durant le printemps et l'été 2016.

TRANSPORTS 2030 S'ARTICULE AUTOUR DE CINQ THÈMES :



LE VOYAGEUR

Offrir plus de choix, un meilleur service, des coûts moindres, de nouveaux droits pour les voyageurs



LE RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS

Constituer un réseau de transport plus sécuritaire et plus sûr dans lequel les Canadiens ont confiance



LE TRANSPORT ÉCOLOGIQUE ET INNOVATEUR

Réduire la pollution de l'air et adopter de nouvelles technologies afin d'améliorer la vie des Canadiens



LES VOIES NAVIGABLES, LES CÔTES ET LE NORD

Être chef de file en matière de corridors de transport maritime qui sont compétitifs, sécuritaires et écologiquement viables, et améliorer l'infrastructure des transports dans le Nord



DES CORRIDORS DE COMMERCE AUX MARCHÉS MONDIAUX

Améliorer le rendement du réseau de transport canadien afin d'acheminer les produits vers les marchés pour stimuler l'économie canadienne

Dans le cadre de son plan stratégique Transports 2030, le gouvernement du Canada a annoncé plusieurs initiatives en faveur d'un système de transports sûr, sécuritaire, écologique, innovant et intégré qui contribue au commerce et à la croissance économique, au respect de l'environnement et au bien-être de la classe moyenne canadienne, par exemple :

- **L'Initiative des corridors de commerce et de transport** : 10,1 milliards de dollars sur 11 ans seront consacrés à des projets de transport et de commerce en vue d'améliorer l'infrastructure commerciale du Canada. L'initiative accordera la priorité aux investissements qui permettent de s'attaquer à la congestion et aux goulots d'étranglement dans les corridors essentiels, et dans les environs des plaques tournantes du transport et des ports donnant accès aux marchés mondiaux. Cette initiative comprend :
 - un fonds national des corridors commerciaux, pour appuyer les investissements ciblant la congestion et les inefficacités dans les ports maritimes ainsi que dans les corridors ferroviaires et routiers les plus achalandés;
 - des mesures de modernisation du réseau de transport du Canada, afin d'élaborer des règlements et d'établir des projets pilotes pour assurer l'adoption sécuritaire des véhicules connectés et autonomes et des véhicules aériens sans pilote;
 - un système d'information sur le commerce et le transport, pour combler d'importantes lacunes en matière de renseignements, de données et d'analyse dans les éléments stratégiques du système de transport.
- Le **Plan de protection des océans** : 1,5 milliard de dollars sur 11 ans serviront à accroître la sécurité maritime, à favoriser un transport maritime responsable, à protéger les milieux marins du Canada et à offrir de nouvelles possibilités aux collectivités autochtones et côtières.
- Le **Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques** : ce cadre vise à réaliser les engagements internationaux du Canada en matière de changements climatiques, à créer de bons emplois payants, et à laisser une économie plus propre et plus prospère aux générations futures.

Le rôle des transports dans l'économie

La santé de l'économie canadienne dépend largement d'un secteur des transports fonctionnel et efficace. Les transports assurent la mobilité des produits, des services et des personnes et leur permettent d'accéder à des marchés clés au pays et à l'étranger, ce qui crée de la prospérité et ouvre des perspectives économiques.

Le secteur des transports

Les transports et l'entreposage sont importants pour l'économie canadienne; ils représentent 4,5 % du produit intérieur brut (PIB) total en 2016. Ce secteur a crû de 3,0 % en dollars constants au cours de l'année précédente, soit plus du double du taux de croissance de toutes les industries. Le taux de croissance annuel du PIB dans le secteur des transports lors des cinq dernières années se chiffre à 2,9 %, ce qui dépasse également le taux de croissance de l'économie dans son ensemble (1,4 %).

En 2016, 897 000 travailleurs (employés et travailleurs indépendants combinés) œuvraient dans le secteur des transports et de l'entreposage, en hausse de 0,6 % par rapport à 2015.

Environ 5 % de la main-d'œuvre canadienne travaille dans les industries du transport commercial, une proportion qui est demeurée stable ces deux dernières décennies. On compte environ 3,8 personnes au chômage par poste vacant de l'industrie, par rapport à environ 6,5 dans l'ensemble de l'économie.

Les transports et l'économie

Les mesures du PIB comprennent uniquement les activités économiques liées directement aux transports pour compte d'autrui ou aux transports commerciaux. Cependant, les transports ne se limitent pas au secteur commercial, car ils s'étendent à l'ensemble de l'économie. Le poids du secteur des transports est beaucoup plus grand lorsqu'on l'examine dans son intégralité (voir la figure 1 de l'annexe A pour un résumé de l'importance des transports au Canada selon le mode).

En 2016, les dépenses de consommation finale en transport des ménages (y compris les assurances) s'élevaient à 179,5 milliards de dollars, ce qui en fait la deuxième catégorie de dépense la plus importante après le logement. Les dépenses des ménages pour le transport personnel ont représenté environ 10 % du PIB.

Transports et commerce intérieur

En 2015, sur toutes les marchandises produites qui sont restées au Canada, plus de 875 millions de tonnes ont été transportées par le secteur des transports commerciaux. Presque 72 % des marchandises ont été transportées par le secteur du camionnage pour compte d'autrui, 21 % par le secteur du transport ferroviaire et 7 % par le secteur du transport maritime.

Le commerce interprovincial de marchandises a totalisé environ 156 milliards de dollars (en dollars courants) en 2015, en baisse de 10,9 % par rapport à 2014.

Transports et commerce international

Les transports sont un élément important du commerce canadien avec les autres pays. En 2016, la valeur du commerce international s'est élevée à 1 050 milliards de dollars, en baisse de 1,0 % par rapport à 2015. Les États-Unis sont demeurés le principal partenaire commercial du Canada, avec 394,5 milliards de dollars en exportations et 278,3 milliards de dollars en importations, pour un total de 673 milliards de dollars, en baisse de 2,2 % par rapport à 2015. Environ 64 % du total du commerce canadien en 2016

a été effectué avec les États-Unis. Cette part est demeurée entre 63 % et 66 % tout au long des cinq dernières années.

Outre les États-Unis, les autres principaux partenaires commerciaux du Canada en 2016 ont été la Chine, le Mexique, le Japon et le Royaume-Uni. Ces quatre pays ont représenté 17,0 % du commerce international total du Canada en 2016, ce qui dépasse le sommet de 16,8 % établi en 2012 pour ce groupe. Ces cinq dernières années, ces pays ont conservé leur position respective en tant que deuxième à cinquième principaux partenaires commerciaux du Canada. La figure 2 de l'annexe A illustre le flux des principales exportations canadiennes vers l'Amérique du Nord, l'Europe et les pays asiatiques en développement.

Recettes et dépenses du gouvernement

Les trois ordres de gouvernement offrent et financent des infrastructures, des programmes et des services de transport¹. Les tableaux G1 à G6 de l'addenda statistique donnent de plus amples détails sur les dépenses et les recettes des gouvernements en matière de transport.

Gouvernement fédéral

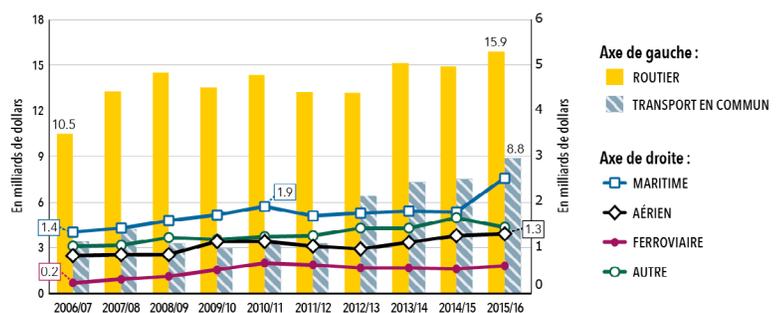
Les dépenses fédérales totales en matière de transport ont atteint 6,9 milliards de dollars en 2015-2016, une hausse de 18,1 % depuis l'année précédente, ce qui représente leur plus haut niveau depuis 2010-2011. On peut attribuer cette hausse à l'augmentation des dépenses pour la Garde côtière du Canada, Marine Atlantique, le Programme des ports pour petits bateaux de Pêches et Océans Canada, et l'Autorité du pont Windsor-Détroit.

Les trois ministères fédéraux ayant les dépenses les plus élevées dans le domaine des transports sont Transports Canada (1,7 milliard de dollars, soit 24 % des dépenses fédérales totales en transports), la Garde côtière du Canada (1,1 milliard

de dollars, soit 16,1 %) et Infrastructure Canada (0,8 milliard de dollars, soit 11,8 %). Les dépenses fédérales comprennent les frais de fonctionnement et d'entretien, les immobilisations et les paiements de transfert. Les paiements de transfert comprennent les contributions dans le domaine des transports effectués dans le cadre de programmes de financement tels que le Fonds de la taxe sur l'essence et le Nouveau Fonds Chantiers Canada. Les dépenses fiscales, telles que le coût de l'exemption de la TPS pour le transport en commun municipal et le crédit d'impôt pour le transport en commun, sont aussi comprises.

Le gouvernement fédéral tire davantage d'argent des transports qu'il n'en dépense. Les recettes fédérales issues des transports ont totalisé 13,8 milliards de dollars en 2015-2016, en hausse de 1,6 % depuis 2014-2015. Cela comprend 5,6 milliards de dollars en taxes sur le carburant et 6,7 milliards de dollars en taxes de vente sur les achats liés au transport par les ménages. Les frais d'utilisation du gouvernement fédéral et autres revenus divers, y compris les éléments majeurs tels que le Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (755 millions de dollars en 2015-2016) et le loyer des administrations aéroportuaires (324 millions de dollars en 2015-2016), ont augmenté de 11,4 % depuis l'exercice précédent. Les recettes fédérales tirées des taxes sur le carburant et des taxes de vente liées au transport ont augmenté respectivement de 0,7 % et de 0,4 %. Les frais fédéraux d'immatriculation des véhicules (pour les véhicules importés) ont chuté de 50 % par rapport à 2014-2015.

Dépenses fédérales et provinciales/territoriales combinées par mode, de 2006-2007 à 2015-2016



Source : Les transports au Canada, Addenda statistique de 2016, tableau G2

1 Selon le sondage de Transports Canada auprès des ministères et organismes fédéraux et des gouvernements provinciaux et territoriaux pour la période se terminant le 31 mars 2016. Les estimations pour les administrations municipales ne sont pas disponibles après 2009, car Statistique Canada ne recueille plus ces données.

Gouvernements provinciaux/territoriaux

Les dépenses provinciales et territoriales en transports ont totalisé 24,5 milliards de dollars en 2015-2016, en hausse de 8,9 % depuis l'exercice précédent. En soustrayant les paiements de transfert fédéraux liés aux transports, les dépenses provinciales et territoriales se sont élevées à 23,8 milliards de dollars, en hausse de 9,2 %. On a enregistré la plus grande hausse d'une année à l'autre au Nunavut (38,8%) suivi du Nouveau-Brunswick (23,2 %), du Manitoba (16,4 %). Terre-Neuve-et-Labrador et les Territoires du Nord-Ouest sont les seules régions à avoir déclaré une réduction de leurs dépenses de transport (respectivement, de 1,7 % et de 6,9 %).

Les recettes provinciales et territoriales issues des transports provenaient des taxes de vente sur les achats liés au transport par les ménages, des taxes sur le carburant, des frais de permis et d'immatriculation, des frais à l'utilisation, et autres. En 2015-2016, les recettes se sont élevées à 25,4 milliards de dollars, une hausse de 4,9 % par rapport à l'exercice précédent. Les taxes sur le carburant ont constitué 38,5 % des recettes provinciales et territoriales, et les taxes de vente, 38,3 %.

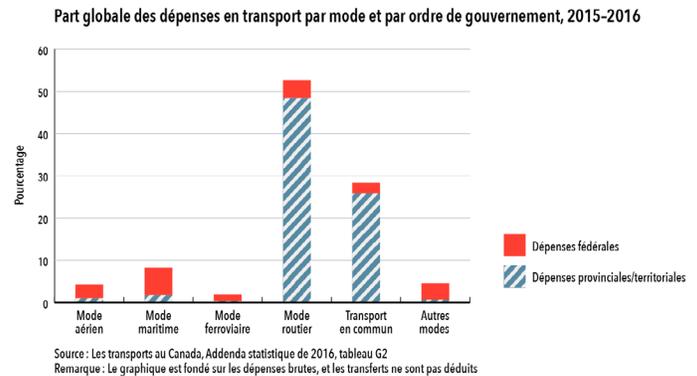
Le Nunavut a déclaré une augmentation considérable de ses recettes tirées des taxes sur le carburant (en hausse de 64,3 % par rapport à 2014-2015), suivi de l'Alberta (45,1%), du Nouveau Brunswick (17,2%) et des Territoires du Nord-Ouest (11,4 %). En Saskatchewan, les recettes des taxes sur le carburant ont diminué de 7,0 % par rapport à l'an dernier.

Recettes et dépenses publiques fédérales-provinciales-territoriales selon le mode de transport

Les dépenses fédérales-provinciales-territoriales combinées (moins les transferts) ont crû de 750 millions de dollars pour le transport maritime en 2015-2016, principalement dû aux investissements fédéraux dans la Garde côtière. Par contraste, les provinces – en particulier l'Ontario et le Québec – sont responsables de la plus grande partie de l'augmentation de 1,4 milliard de dollars des dépenses pour les

transports publics de 2014-2015 à 2015-2016.

Les dépenses fédérales et provinciales-territoriales n'ont pas une distribution proportionnelle d'un mode de transport à l'autre. Les provinces et les territoires défraient collectivement 90 % des dépenses associées aux routes et au transport public, tandis que le gouvernement fédéral contribue aux trois quarts ou plus des dépenses en transport aérien, maritime, ferroviaire et multimodal.



Par exemple, pour l'exercice 2015-2016, tous les ordres de gouvernement ont collectivement dépensé plus de 3,9 milliards de dollars en améliorations des immobilisations pour le système autoroutier national (une sous-composante des dépenses totales liées aux routes). Plus de 35,4 milliards de dollars ont été investis à cette fin depuis 2006-2007, dont :

- 30,2 milliards (86 %) provenant des gouvernements provinciaux et territoriaux;
- 4,4 milliards (12 %) provenant du gouvernement fédéral; et
- 0,7 milliard (2 %) provenant d'autres sources.

Le mode routier était la source de revenu principale pour le gouvernement fédéral et les provinces-territoires, représentant respectivement 78,7 % et 94,4 % des revenus associés aux transports.

Le deuxième mode de transport le plus lucratif pour le gouvernement fédéral en 2015-2016 était le mode aérien (10,3 % des recettes) et les transports publics (4,4 %) pour les 13 gouvernements provinciaux et territoriaux.

Corridors de commerce et de transport du Canada

Le système de transport et de logistique du Canada est composé de corridors, de plaques tournantes et d'infrastructures clés qui sont essentiels pour assurer le déplacement rapide et sécuritaire des personnes et des marchandises vers des destinations nationales et internationales.

En tant que grand pays tributaire du commerce avec les marchés mondiaux, le Canada doit veiller à ce que les gens et les marchandises puissent se déplacer rapidement et en toute sécurité au moyen de son système de transport et de logistique afin de soutenir la croissance économique et la prospérité.

En s'appuyant sur le modèle des « portes d'entrée » de Transports Canada, le gouvernement du Canada a lancé la nouvelle Initiative des corridors de commerce et de transport qui investira 10,1 milliards de dollars sur 11 ans dans des projets liés au commerce et au transport visant à améliorer la qualité de l'infrastructure de commerce partout au Canada. Un ordre de priorité des investissements sera établi pour s'attaquer à la congestion et aux goulots d'étranglement dans les corridors clés ainsi qu'autour des plaques tournantes du transport et des ports donnant accès aux marchés mondiaux.

L'INITIATIVE DES CORRIDORS DE COMMERCE ET DE TRANSPORT

- ▶ Un fonds national pour les corridors de transport,
- ▶ Un système d'information sur le commerce et le transport,
- ▶ Des mesures visant à moderniser le réseau de transport du Canada,
- ▶ Le Plan de protection des océans, et
- ▶ Des fonds en vue d'entreprendre des évaluations des risques climatiques et de tenir compte des exigences relatives aux actifs de transport existants financés par le gouvernement fédéral (VIA Rail Canada inc., Marine Atlantique S.C.C. et les traversiers de la région de l'Atlantique).

Le système de transport et de logistique du Canada peut être divisé en trois régions ou corridors stratégiques (voir la carte 1 de l'annexe A), comprenant :

1. le Corridor de l'Ouest
2. le Corridor continental
3. le Corridor de l'Atlantique

Bien qu'il existe des caractéristiques communes parmi les trois corridors en ce qui a trait à la facilitation du commerce et du transport des biens et des personnes, chaque corridor présente des particularités.

Le Corridor de l'Ouest

Le Corridor de l'Ouest est un important corridor de transport ferroviaire et maritime au Canada. Ce corridor sert aux exportations canadiennes de marchandises transportées en vrac (pétrole brut, céréales, charbon, produits du bois, potasse et cuivre), principalement destinées aux marchés nord-américains et asiatiques. Le Corridor de l'Ouest est également un lien important pour les importations en conteneurs d'Asie vers le centre du Canada et les marchés du Midwest américain.

En 2016, des exportations d'une valeur de 101 milliards de dollars (à l'exception des exportations par pipelines vers les É.-U.) ont emprunté ce corridor. Ce montant est inférieur de 1,3 % par rapport à 2015 en raison de la faiblesse des prix des produits de base et du ralentissement de la croissance économique mondiale. En 2016, 51 % de la valeur des marchandises exportées par le Corridor de l'Ouest (à l'exception des exportations par pipelines) était destinée aux É.-U., 38 % à l'Asie et 2 % au Mexique.

Le port de Vancouver est celui dont le trafic exprimé en volume est le plus élevé au Canada. Il a généré 135,5 millions de tonnes (Mt) de trafic en 2016, une baisse de 1,8 % par rapport à 2015. Les principaux générateurs de trafic comprennent les marchandises en vrac (charbon, pétrole brut, produits du bois, potasse et céréales) et les conteneurs. Le port de Prince Rupert, l'autre port en importance de la côte Ouest du Canada, a manutentionné 18,9 Mt de trafic (principalement du charbon, des céréales et des conteneurs) en 2016, une baisse de 4 % par rapport à 2015.

En 2016, l'aéroport international de Vancouver a accueilli 257,1 milliers de tonnes de trafic de marchandises, qui représentaient 21 % du trafic du fret canadien².

Quant aux passagers aériens, le Corridor de l'Ouest abrite trois des cinq aéroports les plus fréquentés du Canada. En 2016 :

- l'aéroport international de Vancouver a accueilli 21,4 millions de passagers (8,9 % de plus qu'en 2015)
- l'aéroport international de Calgary a accueilli 14,8 millions de passagers (1,6 % de plus qu'en 2015)
- l'aéroport international d'Edmonton a accueilli 7 millions de passagers (6,6 % de moins qu'en 2015)

L'aéroport international de Vancouver et l'aéroport international de Calgary servent d'aéroports plaques tournantes pour les deux plus grandes compagnies aériennes canadiennes, soit Air Canada et WestJet. En 2016, les passagers internationaux à Vancouver avaient comme destination ou point de départ³ :

- l'Asie (29 %)
- les États-Unis (49 %)
- l'Europe (14 %)

- les autres pays internationaux (9 %)⁴

En 2016, les passagers internationaux à Calgary avaient comme destination ou point de départ :

- l'Asie (2 %)
- les États-Unis (65 %)
- l'Europe (18 %)
- les autres pays internationaux (15 %)⁵

En ce qui concerne le trafic ferroviaire de passagers, VIA Rail exploite le train Le Canadien, un service de long-courrier pour passagers qui opère entre Toronto et Vancouver, s'arrêtant au cours du trajet dans les grandes villes comme Edmonton, Saskatoon et Winnipeg. Le Canadien a transporté 93 000 passagers en 2016, une hausse de 3,9 % par rapport à 2015. 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.

Le Corridor continental

Le Corridor continental, le corridor le plus achalandé en matière de trafic de surface, dessert le centre du Canada, la région la plus densément peuplée et industrialisée du pays. Le Corridor continental est un acteur clé du commerce international avec les É.-U. 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 Corridor continental permet de transporter des marchandises en direction et en provenance de l'Europe et des autres marchés internationaux. Les principales exportations comprenaient les produits et pièces automobiles, les produits du bois, ainsi que les métaux et minéraux.

En 2016, la valeur totale des marchandises exportées via l'Ontario et le Québec a totalisé 327 milliards de dollars (à l'exception des exportations par pipelines), soit une hausse de 2,5 % par rapport à 2015. En 2016, 80 % de la valeur des marchandises exportées

2 Source de toutes les statistiques sur les passagers aériens et du fret dans cette section : Transports Canada, d'après Statistique Canada, «Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens», Cat. 51-203, divers numéros. Transports Canada, base de données CESTA pour les données de 2015.

3 Les chiffres étant arrondis, il se peut que la somme des valeurs individuelles ne corresponde pas à 100 %.

4 Les autres destinations internationales les plus populaires pour l'aéroport de Vancouver comprennent entre autres l'Australie, Cuba, le Mexique et la Nouvelle-Zélande.

5 Les autres destinations internationales les plus populaires pour l'aéroport de Calgary comprennent entre autres le Mexique, Cuba et le Costa Rica.

par le Corridor continental (à l'exception des exportations par pipelines) était destinée aux É.-U., 11 % à l'Europe, 5 % à l'Asie et 2 % au Mexique.

La portion du corridor constituée du réseau des Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent est utilisée pour l'expédition de matériaux en vrac, le transbordement des exportations et des importations en conteneurs. Les céréales des Prairies sont généralement expédiées du port de Thunder Bay et transportées aux différents ports du Québec pour les exportations internationales. En 2016, 11 millions de tonnes de céréales ont traversé la Voie maritime du Saint-Laurent, soit une hausse de 3,7 % par rapport à 2015. En 2016, d'autres produits de base importants pour le trafic de la Voie maritime du Saint-Laurent comprennent :

- le minerai de fer (6,2 millions de tonnes, 17,8 % du trafic total, principalement en raison de la production dans le nord du Québec)
- le charbon (2,2 millions de tonnes, 6,4 % du trafic total)
- les produits pétroliers (2,4 millions de tonnes, 6,8 % du trafic total)
- le sel (2,5 millions de tonnes, 7,2 % du trafic total)
- autres produits transformés (4,2 millions de tonnes, 12,1 % du trafic total)

Le port de Montréal revêt une importance stratégique puisqu'il s'agit de l'entrée de la Voie maritime du Saint-Laurent qui relie le cours inférieur du fleuve Saint-Laurent aux Grands Lacs. Le port de Montréal est une importante plaque tournante pour le trafic de produits conteneurisés, principalement pour le Québec, l'Ontario et le Midwest américain. En 2016, 13 millions de tonnes métriques de trafic en conteneurs ont transité par le port de Montréal, soit une baisse de 0,2 % par rapport à 2015. Le trafic total des marchandises au port de Montréal en 2016 était de 35 millions de tonnes, une hausse de 10,4 % par rapport à 2015.

L'activité de camionnage joue un rôle plus important dans le corridor continental, principalement pour le transport des denrées alimentaires, des produits fabriqués et autres marchandises transformées à l'intérieur du corridor Québec-Windsor et vers les États

américains entourant les Grands Lacs. L'Ontario et le Québec possèdent les postes frontaliers routiers les plus achalandés au Canada. Dans le Corridor continental, 52 % de la valeur totale des marchandises a été exportée par la route au cours des cinq dernières années, comparativement à 31 % et 18 % dans les Corridors de l'Ouest et de l'Atlantique, lesquels dépendent davantage du transport maritime.

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 comptaient près de 54 % (667,7 milliers de tonnes) du trafic du fret aérien au Canada en 2016. Ce fret est principalement acheminé vers les É.-U., le Royaume-Uni et la Chine. Étant donné que le transport du fret aérien est souvent réservé aux marchandises de grande valeur, les frets les plus importants (en valeur) étant exportés par voie aérienne hors du Corridor continental comprennent :

- les perles, les métaux et minéraux précieux (tels que l'or, les diamants, la monnaie, etc.)
- les avions, les hélicoptères et leurs pièces
- les turboréacteurs, les turbopropulseurs et les autres turbines à gaz
- les produits pharmaceutiques tels que les médicaments

Quant aux passagers aériens, le Corridor continental abrite le premier et le troisième aéroports les plus achalandés au Canada. En 2016 :

- l'aéroport international Pearson de Toronto a accueilli 42,3 millions de passagers (6,7 % de plus qu'en 2015)
- l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal a accueilli 15,4 millions de passagers (4,6 % de plus qu'en 2015)

Air Canada utilise les deux aéroports comme plaques tournantes aéroportuaires alors que WestJet se sert de l'aéroport international Pearson de Toronto.

En 2016, les passagers internationaux à Toronto avaient comme destination ou point de départ :

- les États-Unis (44 %)
- l'Europe (23 %)
- l'Asie (9 %)
- les autres pays internationaux (24 %)⁶

En 2016, les passagers internationaux à Montréal avaient comme destination ou point de départ :

- les États-Unis (35 %)
- l'Europe (35 %)
- l'Asie (1 %)
- les autres pays internationaux (29 %)⁷

La majorité des exploitations ferroviaires de VIA Rail provient de la région continentale, séparée en deux corridors distincts :

- 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 2016, soit une hausse de 5,8 % par rapport à 2015
- le Corridor du Sud-Ouest de l'Ontario exploite des trains entre Toronto, London, Sarnia, Windsor et Niagara. Il a transporté 953 000 passagers en 2016, une hausse de 0,2 % par rapport à 2015

VIA Rail fournit également des services obligatoires dans la région continentale, y compris des trains entre Montréal et Senneterre, entre Montréal et Jonquières ainsi qu'entre Sudbury et White River. Actuellement, le service obligatoire entre Montréal et Gaspé est temporairement suspendu jusqu'à nouvel ordre en raison de problèmes d'infrastructure.

Le Corridor de l'Atlantique

Le Corridor de l'Atlantique occupe un emplacement stratégique pour accéder aux marchés mondiaux. Le port d'Halifax, l'un des rares ports de la côte Est de l'Amérique du Nord pouvant accueillir les navires-porte-conteneurs post-Panamax à pleine charge,

est également peu touché par les marées et est 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) à partir de la côte Est.

Les principales exportations par le Corridor de l'Atlantique comprennent les produits pétroliers et les produits alimentaires de la mer. En 2016, des exportations de marchandises d'une valeur de 24 milliards de dollars ont emprunté le Corridor de l'Atlantique (à l'exception des exportations par pipelines), soit une baisse de 5,5 % par rapport à 2015. En 2016, 70 % de la valeur des marchandises exportées par le Corridor de l'Atlantique (à l'exception des exportations par pipelines) était destinée aux États-Unis et au Mexique, 13 % à l'Europe et 13 % à l'Asie.

Les conteneurs représentent une partie importante du trafic, principalement en transit par le port d'Halifax. Les conteneurs manutentionnés au port d'Halifax servent essentiellement le reste du Canada et le Midwest américain. Les produits pétroliers représentent également une grande partie du trafic dans ce corridor, puisque le pétrole brut en mer est souvent transporté des champs Hibernia et Terra Nova jusqu'au terminal de transbordement à Whiffen Head dans la baie Placentia. À partir de là, le pétrole brut est transporté par navires-citernes classiques, se dirigeant la plupart du temps vers les ports de la côte Est de l'Amérique du Nord et du golfe du Mexique.

Dans la région de l'Atlantique, VIA Rail exploite le train Océan, un long-courrier pour passagers qui opère entre Montréal et Halifax. Le train Océan a transporté 78 000 passagers en 2016, une baisse de 2,7 % par rapport à 2015.

⁶ Les autres destinations internationales les plus populaires pour l'aéroport Pearson de Toronto comprennent entre autres Cuba, la République dominicaine, le Mexique et la Jamaïque.

⁷ Les autres destinations internationales les plus populaires pour l'aéroport de Montréal comprennent entre autres Cuba, la République dominicaine et le Mexique.

Secteur du transport aérien

Le Canada compte 15 millions de km² d'espace aérien à gérer, un des plus vaste au monde. Le gouvernement du Canada s'est engagé, par l'entremise de son plan stratégique, Transports 2030, à travailler pour offrir un plus grand choix, un meilleur service, des coûts plus bas et de nouveaux droits aux voyageurs.

Infrastructure de l'industrie

Le Canada a le troisième secteur aérospatial en importance au monde et a 15 000 000 km² d'espace aérien géré par le plus grand fournisseur de services de navigation aérienne au monde (NAV CANADA).

NAV CANADA est une société privée sans but lucratif qui détient et gère les services de navigation aérienne civile du Canada. Elle exploite les tours de contrôle de la circulation aérienne de 41 aéroports et les stations d'information de vol de 55 aéroports.

Le Réseau canadien d'aéroports comprend :

- 26 aéroports (voir la carte 6 de l'annexe A) du Réseau national d'aéroports (RNA) :

Calgary	Prince George
Charlottetown	Québec
Edmonton	Regina
Fredericton	Saint John
Gander	Saskatoon
Halifax	St. John's
Iqaluit	Thunder Bay
Kelowna	Toronto
London	Vancouver
Moncton	Victoria
Montréal/Trudeau	Whitehorse
Montréal/Mirabel	Winnipeg
Ottawa	Yellowknife

- 71 aéroports régionaux et locaux offrant un service passager régulier
- 31 petits aéroports et aéroports satellites sans service passager régulier
- 13 aéroports éloignés offrant le seul mode de transport fiable toute l'année dans des collectivités isolées
- 11 aéroports de l'Arctique (y compris les trois aéroports des capitales territoriales déjà inclus dans le RNA)

Le *Supplément de vol – Canada* et le *Supplément hydroaérodromes – Canada* font état de 1 594 sites certifiés et enregistrés en 2016. Ils se répartissent en trois catégories :

- 222 hydrobases, qui peuvent accueillir des hydravions et des avions à skis
- 370 héliports, qui peuvent accueillir des hélicoptères
- 1 002 aéroports terrestres, qui peuvent accueillir des aéronefs à voilure fixe

Structure de l'industrie

En 2016, 6,2 millions de déplacements d'aéronefs ont eu lieu dans les aéroports, dont 3,6 millions ont été effectués par les compagnies aériennes. Les 2,7 autres millions étaient des déplacements itinérants et locaux faits par des compagnies d'aviation générale⁸.

En 2016, il y avait 36 448 aéronefs immatriculés au Canada, 69 012 pilotes brevetés et 2 233 permis détenus par 1 440 transporteurs aériens (42,7 % canadiens; 57,3 % étrangers).

Le Canada possède 17 278 techniciens d'entretien d'aéronefs, 1 001 organisations d'entretien approuvées ainsi que 535 aérodromes certifiés et 1 067 non certifiés.

⁸ L'aviation générale comprend les secteurs suivants : autre commercial, privé et gouvernemental (civil et militaire).

VOYAGEURS AÉRIENS

Dans le cadre de son Plan stratégique : Transports 2030, le gouvernement du Canada a annoncé qu'il :

- ▶ Travaillera avec l'industrie afin de mettre en place des règles claires et équitables sur la protection du consommateur pour les voyageurs aériens
- ▶ Travaillera avec d'autres ministères fédéraux afin que les personnes handicapées disposent d'un meilleur accès au réseau de transport

Air Canada

En 2016, Air Canada, Air Canada Express et Air Canada rouge représentaient 51 % des sièges-kilomètres disponibles sur le marché aérien domestique⁹.

Air Canada, Air Canada Express et Air Canada rouge ont opéré en moyenne 1 570 vols réguliers par jour. Le réseau d'Air Canada possède trois plaques tournantes (Toronto, Montréal et Vancouver) et offre des services passagers réguliers vers 64 destinations canadiennes, 55 destinations américaines et 87 autres destinations étrangères sur six continents.

En décembre 2016, Air Canada avait une flotte de 168 aéronefs, alors qu'Air Canada Express utilisait 152 aéronefs et Air Canada rouge opérait 44 aéronefs.

PROPRIÉTÉ INTERNATIONALE DE TRANSPORTEURS AÉRIENS CANADIENS

Le gouvernement du Canada a annoncé en 2016 son intention de changer les règles quant à la propriété internationale pour les transporteurs aériens canadiens afin de favoriser une plus grande concurrence dans le domaine du transport aérien, tout en veillant à ce que des mesures de sécurité soient en place pour atténuer les risques, le cas échéant.

WestJet

En 2016, WestJet et WestJet Encore représentaient 41 % des sièges-kilomètres disponibles sur le marché aérien domestique.

WestJet et WestJet Encore ont opéré en moyenne 641 vols réguliers par jour. Ils ont offert des services passagers réguliers vers 38 destinations canadiennes, 27 destinations américaines et 34 destinations aux Caraïbes et au Mexique. En décembre 2016, WestJet avait une flotte de 119 aéronefs, alors que WestJet Encore enregistrait une flotte de 33 aéronefs.

Autres transporteurs

En 2016, Porter Airlines, un transporteur régional basé à l'aéroport Billy Bishop de Toronto, utilisait une flotte de 26 aéronefs à turbopropulseur pour offrir des services passagers réguliers et sans escale vers 15 destinations canadiennes et 8 destinations américaines.

Air Transat était le plus important transporteur loisir au Canada en 2016, ayant une flotte allant jusqu'à 34 aéronefs (selon la saison) offrant 68 destinations internationales dans 32 pays.

Sunwing Airlines est le deuxième transporteur loisir en importance au Canada. Il exploite une flotte allant jusqu'à 32 aéronefs (selon la saison) offrant 37 destinations internationales dans 15 pays.

Les exploitants étrangers ont offert 12,7 millions de sièges réguliers sur 308 vols en moyenne par jour à partir du Canada. Il n'y a aucun changement par rapport aux 12,7 millions de sièges également offerts en 2015.

En décembre 2016, le Canada avait des accords et des ententes relatifs au transport aérien avec 120 partenaires bilatéraux. En 2016, le Canada a conclu des accords élargis avec les principaux marchés, y compris le Mexique (classé le deuxième marché de transport aérien du Canada selon les données de 2015) et la Chine (sixième marché en importance).

⁹ Air Canada Express est composée de Chorus (Jazz), Sky Regional, Exploits Valley Air Services et Air Georgian.

Transports sûrs et sécuritaires

Transports Canada assure environ 120 000 services de l'aviation civile par année. En 2016-2017, le Ministère a exécuté 23 573 demandes d'émission de permis, 646 certificats d'exploitation, 4 840 demandes d'immatriculation d'un aéronef, 44 429 évaluations médicales, 3 754 certificats d'opérations aériennes spécialisées pour des véhicules aériens sans pilotes et des milliers d'inspections.

Secteur du transport maritime

Le gouvernement du Canada entend construire des corridors maritimes de premier plan qui sont compétitifs, sûrs et respectueux de l'environnement. Un certain nombre d'initiatives ont été lancées en 2016 afin d'améliorer la sécurité maritime et l'environnement, notamment le nouveau Plan de protection des océans.

Infrastructure de l'industrie

Selon la Chambre de commerce maritime, les armateurs canadiens ont investi plus de 4 milliards de dollars au cours des cinq dernières années pour moderniser leurs flottes, introduire une nouvelle génération de navires efficaces et respectueux de l'environnement, et moderniser les navires qui circulent actuellement sur le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Le système portuaire canadien

Les ports canadiens constituent des liens essentiels pour promouvoir l'activité économique nationale et internationale. Au mois de décembre 2016, le Canada comptait 559 installations portuaires, 866 ports de pêche et 129 ports récréatifs.

Transports Canada est partie prenante dans deux catégories de ports :

- 18 administrations portuaires canadiennes (APC) gérées indépendamment. Elles sont illustrées sur la carte 7 de l'annexe A :

Belledune
Halifax
Hamilton
Montréal
Nanaimo
Oshawa
Port Alberni
Prince Rupert
Québec

Saguenay
Saint John
Sept-Îles
St. John's
Thunder Bay
Toronto
Trois-Rivières
Vancouver
Windsor

- 48 installations portuaires qui sont actuellement la propriété de Transports Canada et exploitées par celle-ci¹⁰.

Les investissements dans l'infrastructure portuaire nouvelle et existante ont aidé les APC à diversifier leur offre et à ouvrir l'accès à de nouveaux marchés mondiaux. Mentionnons deux exemples :

- Le nouveau terminal de conteneur Viau dans le Port de Montréal, financé en partie par le gouvernement du Canada, a commencé ses activités en 2016 et verra sa capacité augmenter à 450 000 EVP (équivalents vingt pieds). Il jouera également un rôle essentiel dans le projet d'optimisation de la capacité globale du port.
- En octobre 2016, un accord de contribution a été signé entre le gouvernement du Canada et l'Administration portuaire de St. John's. Le gouvernement du Canada contribuera jusqu'à 6,4 millions de dollars pour un projet qui consiste à construire une nouvelle jetée soutenue par des pieux en acier à la jonction des quais 16 et 17 existants, avec une capacité de mouillage, de service et de déchargement de deux navires hauturiers de ravitaillement ou navires de taille similaire.

Le secteur privé continue également d'investir dans les APC grâce à des projets d'infrastructure financés par des fonds privés, tels que le terminal céréalier de G3

¹⁰ Au mois de décembre 2016, 501 des 551 installations portuaires de Transports Canada au pays avaient été transférées ou démolies, ou leur statut de port public était arrivé à terme.

Canada Ltd. de 50 millions de dollars au Port de Hamilton, qui a été annoncé en 2015 et devrait être terminé en 2017.

En mars 2016, la société Fraser Surrey Docks a terminé le projet de gare de triage de l'Autorité portuaire afin de permettre la croissance et l'expansion de la passerelle Asie-Pacifique. Le financement du projet a été partagé entre Fraser Surrey Docks (3,1 M\$) et le gouvernement du Canada (2,5 M\$).

Réseau des Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent

Comme le montre la carte 7 de l'annexe A, le réseau des Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent constitue une voie navigable stratégique au cœur même de l'Amérique du Nord, qui comprend :

- La voie navigable entre le lac Érié et le Port de Montréal (Voie maritime du Saint-Laurent), qui comporte huit écluses dans le canal Welland et sept écluses entre Montréal et le lac Ontario. Une partie de ce réseau (y compris cinq des sept écluses situées entre Montréal et le lac Ontario) est administrée par la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent.
- Les deux autres écluses dans le segment Montréal-lac Ontario se trouvent dans les eaux américaines et sont administrées par la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent.

Le réseau des Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent dessert 15 grands ports internationaux et 50 ports régionaux qui sont reliés à plus de 40 autoroutes provinciales ou d'État et 30 lignes ferroviaires. En 2016, plus de 7 milliards de dollars de commerce direct canadien ont transigé par ce réseau.

Structure de l'industrie

Dans le monde

Selon les Nations Unies, 90 % du commerce mondial se fait par voie maritime. Ce trafic représentait 10 milliards de tonnes en 2015, le plus haut niveau de l'histoire.

La crise financière de 2008 a marqué la fin de l'un des cycles haussiers de transport maritime les plus longs. Même si le commerce maritime mondial s'est redressé depuis sa baisse de 3,2 % en 2009, le taux de croissance annuel moyen est plus lent que le taux historique à long terme (1950-2008) de 4,3 %. Le commerce maritime mondial a augmenté de 2,6 % en 2015 et de 2,3 % en 2016¹¹. Le ralentissement du commerce mondial, la faiblesse des prix des produits de base, le nombre de nouveaux navires et l'introduction de méga-navires ont créé un important déséquilibre entre l'offre et la demande, ce qui a poussé les tarifs de fret à leur plus bas niveau des dernières décennies. En 2016, cette situation a causé la faillite de Hanjin Shipping et la fusion d'acteurs importants du secteur, notamment China Ocean Shipping Company (COSCO) et China Shipping Group. Cet environnement a également été le déclencheur d'une série de nouvelles méga-alliances entre les transporteurs de conteneurs. Les accords de partage de navire ne sont pas nouveaux, mais les nouvelles méga-alliances contrôlent maintenant près de 90 % de la capacité de conteneur sur les principales voies commerciales.

Le 26 juin 2016, le canal de Panama, récemment agrandi, est entré en service commercial en doublant sa capacité. Le canal, qui peut maintenant accommoder des navires de classe Post-Panamax d'une capacité de 13 000 à 14 000 EVP, détournera probablement une partie du trafic international de la côte Ouest vers la côte Est de l'Amérique du Nord. L'utilisation croissante des navires de grande taille dans la flotte mondiale requiert des ports qui offrent une capacité suffisante pour les desservir. Cela nécessite, à son tour, des liaisons de surface offrant une capacité appropriée afin d'assurer l'acheminement efficace des

11 Martin Stopford, Clarkson Research, Workshop on Maritime Clusters and Global Challenges, décembre 2016.

marchandises tout au long des chaînes d'approvisionnement.

Canada

Au Canada, les activités de dragage sont réalisées dans de nombreux endroits du pays. La plupart de ces activités visent à assurer la maintenance des chenaux maritimes et des ports, tandis que d'autres activités se déroulent dans le cadre de projets de construction. En 2016, on comptait 54 bâtiments de dragage immatriculés au Canada et répartis dans tout le pays. Les principales entreprises de dragage au Canada comprennent :

- Fraser River Pile and Dredge (Graymar Equipment 2008 Inc.)
- Groupe Océan
- JJM Construction Ltd
- Dean Construction
- McNally Construction
- Dragage Acadien Ltée

Le secteur maritime transporte des marchandises en vrac et conteneurisées dans tout le pays et à l'étranger. Il assure également l'approvisionnement du Nord et le développement des ressources dans cette région, les services de traversiers côtiers et intérieurs pour passagers et les navires de croisière. De nombreux traversiers constituent un lien de transport essentiel.

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

Un certain nombre de sociétés maritimes basées au Canada sont actives à l'échelle internationale et utilisent des navires immatriculés à l'étranger. Parmi ces sociétés, les principales sont Fednav Ltd., CSL International (Canada Steamship Lines), Teekay Shipping (Canada), Canfornav et Kent Line.

Le transport maritime intérieur dessert quatre grandes zones géographiques.

1. La côte du Pacifique

La plupart des activités maritimes sur la côte Ouest sont liées au commerce, les ports de Vancouver et de Prince Rupert étant les deux principales voies d'accès au commerce international. Néanmoins, les activités maritimes domestiques jouent un rôle important dans l'économie de la Colombie-Britannique. En effet, la côte du Pacifique est très diversifiée et comprend de nombreux passages et îles. Les collectivités qui vivent le long de ce littoral complexe parsemé d'îles sont dépendantes des activités domestiques des remorqueurs et des barges. Les transporteurs maritimes domestiques desservent les endroits suivants :

- le fleuve Fraser et Burrard Inlet
- les voies de navigation côtière dans les îles Golfe
- le détroit de Juan de Fuca
- le passage intérieur de Vancouver à la frontière de l'Alaska
- l'archipel Haida Gwaii

Les principaux transporteurs offrant des services dans ce secteur comprennent :

- Seaspam Marine
- Island Tug and Barge
- Pacific Towing Services
- SMIT Canada
- West Coast Tug and Barge

Ces transporteurs sont aussi actifs dans le commerce transfrontalier vers les États de l'Alaska, de l'Oregon et de Washington. Le fret transporté dans ce secteur 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.

2. Les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent

L'activité maritime intérieure dans la région des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent couvre une vaste région qui commence à son extrémité ouest à Thunder Bay/Duluth (É.-U.), passe par les Grands Lacs et la Voie maritime, et se termine à l'embouchure du golfe du Saint-Laurent.

Dans cette zone, les principaux transporteurs, qui sont aussi actifs dans le commerce transfrontalier avec les É.-U., comprennent :

- Algoma Central Corporation
- Canada Steamship Lines
- Groupe Desgagnés Inc.
- Lower Lakes Towing Ltd.
- McAsphalt Marine Transportation Ltd.
- McKeil Marine Ltd.
- Purvis Marine Ltd.

Le fret transporté dans la région comprend des céréales, du charbon, du minerai de fer, des produits du pétrole, du sel, du gravier et des pierres.

Le Canada et les É.-U. ont une longue histoire de coopération étroite en matière de réglementation dans cette région, car le transport maritime dans le réseau des Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent est un important moteur pour les économies canadienne et américaine. Il soutient directement plus de 100 000 emplois et génère des revenus commerciaux de plus de 33 milliards de dollars américains.

3. *La côte atlantique*

Même si l'essentiel de l'activité maritime intérieure dans l'Est du Canada est concentré dans le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, de nombreuses activités maritimes ont lieu dans les quatre provinces de l'Atlantique. Terre-Neuve-et-Labrador est également approvisionné en marchandise générale par l'intermédiaire de services d'approvisionnement quotidiens et hebdomadaires. Les activités maritimes associées à l'industrie minière sont également importantes dans cette province, telles que pour la mine de nickel de Voisey's Bay, dans le nord du Labrador.

Les principaux transporteurs intérieurs dans ce secteur comprennent :

- Irving/Kent Line
- Coastal Shipping Ltd.
- Oceanex (1997) Inc.
- Canada Steamship Lines
- Groupe Desgagnés Inc.

La majeure partie des activités sont surtout associées à l'industrie pétrolière, qui est présente :

- à Saint John (Nouveau-Brunswick)
- à Come by Chance (Terre-Neuve-et-Labrador)
- dans les plateformes pétrolières exploitées actuellement au large de la côte de Terre-Neuve-et-Labrador : Hibernia, Terra Nova et White Rose

La Nouvelle-Écosse compte également deux sites de production de gaz – l'île de Sable et Deep Panuke. La plupart des activités maritimes dans ce secteur emploient des navires hauturiers spécialisés pour la recherche, la construction (en eaux profondes) et le soutien des activités de développement et de production.

Les principaux transporteurs extracôtiers dans cette région comprennent :

- Atlantic Towing
- Maersk
- Secunda

Les opérations en haute mer dans cette région et le commerce transfrontalier avec les É.-U. contribuent aussi à l'activité maritime. Toutefois, les transporteurs maritimes internationaux mènent l'essentiel de cette activité.

4. *La région du Nord*

Les territoires du Nord canadien couvrent près de 40 % de la superficie continentale du pays, mais à peine plus de 113 600 personnes y vivent (environ 0,3 % de la population canadienne). Cette population est dispersée dans de nombreuses petites collectivités souvent séparées les unes des autres par des centaines de kilomètres d'eau et de terre. Comme ces collectivités sont très éloignées, le transport maritime saisonnier joue un rôle crucial dans le réapprovisionnement en produits de base, depuis le sud du Canada. Les projets de mise en valeur des ressources sont également tributaires du transport maritime pour recevoir du sud des équipements et des fournitures et pour expédier leurs produits vers les marchés du sud.

Quatre systèmes maritimes distincts assurent le réapprovisionnement des collectivités du Nord canadien :

- le système de réapprovisionnement maritime de l'Athabasca (A. Frame Contracting Ltd.)
- le système du fleuve Mackenzie et de l'Ouest de l'Arctique (Société des transports du Nord Limitée et Cooper Ltd., Island Tug and Barge)
- le système du passage intérieur et du Yukon (Seaspan Marine)
- le système de Keewatin/Baie d'Hudson et de l'Est de l'Arctique (Woodward, Nunavut Eastern Arctic Shipping Inc., Nunavut Sealink and Supply Inc., Desgagnés Transartik/PetroNav et Fednav)

Les traversiers

Au Canada, les traversiers assurent un lien de transport important pour les collectivités côtières et insulaires, ainsi que pour les collectivités insulaires séparées par des traversées de rivières ou de lacs lorsque la construction de ponts n'est pas justifiée. Les traversiers jouent aussi un rôle essentiel dans le réapprovisionnement de certaines collectivités partout au pays. On trouve des exploitants de traversiers dans la plupart des provinces, dont :

- Marine Atlantic Inc.
- Northumberland Ferries Ltd.
- Société des traversiers du Québec
- BC Ferries

La flotte commerciale canadienne

En 2016, la flotte immatriculée au Canada (1 000 tonnages bruts et plus) comprenait 185 navires¹² pour une jauge brute totale de 2,5 millions de tonneaux. Les vraquiers de cargaisons sèches forment l'épine dorsale de la flotte, avec 50 % de la jauge brute totale et 30 % des navires, suivis des navires-citernes et des transporteurs de marchandises

¹² Navires autopropulsés d'une jauge brute de 1 000 tonneaux et plus. Cela inclut les vraquiers de cargaisons sèches, les navires-citernes, les transporteurs de marchandises générales et les traversiers (y compris les traversiers appartenant au gouvernement). Cela exclut les remorqueurs utilisés pour l'approvisionnement en haute mer. C'est la façon dont le Registre canadien d'immatriculation des bâtiments définit la flotte commerciale immatriculée au Canada.

générales.

On comptait également une importante flotte active de 526 remorqueurs (jauge brute de 15 tonneaux et plus) et de 2 026 barges (jauge brute de 15 tonneaux et plus) utilisés au Canada, surtout sur la côte du Pacifique.

Selon la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, le Canada possédait, en date du 1^{er} janvier 2016, 362 navires océaniques qui effectuaient du transport maritime international sous pavillon étranger.

Transports sûrs et sécuritaires

Le 7 novembre 2016, le gouvernement du Canada a annoncé le Plan de protection des océans, au coût de 1,5 milliard de dollars (voir l'encadré).

Outre les nouvelles mesures introduites dans le cadre du Plan de protection des océans en 2016, la sûreté et la sécurité des gens de mer ont été améliorées par l'introduction de plusieurs règlements :

- *Règlement sur la sécurité contre l'incendie des bâtiments*, publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*;
- *Règlement modifiant le Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche*, publié dans les Parties I et II de la *Gazette du Canada*;
- *Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments (fleuve Columbia)*, publié dans les Parties I et II de la *Gazette du Canada*;
- *Règlement modifiant certains règlements pris en vertu du Code canadien du travail*, publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*.

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

LE PLAN DE PROTECTION DES OCÉANS

Le Plan de protection des océans vise à instaurer un régime de protection des côtes et de sécurité maritime, qui est à la fine pointe de ce qui se fait dans le monde, et qui vise à :

- ▶ restaurer et préserver les écosystèmes marins,
- ▶ renforcer les partenariats avec les collectivités autochtones,
- ▶ investir dans les mesures et interventions d'urgence basées sur des données scientifiques.

Les investissements qui seront réalisés dans le cadre du Plan de protection des océans permettront ce qui suit :

- ▶ accroître la capacité d'empêcher les incidents maritimes et d'améliorer les interventions,
- ▶ renforcer la protection de l'environnement,
- ▶ créer des possibilités pour les collectivités autochtones afin qu'elles puissent participer et jouer un rôle actif dans le transport responsable et le régime de sécurité maritime,
- ▶ encourager la recherche qui s'appuie sur l'expertise et l'expérience de la communauté scientifique, tant au Canada qu'à l'étranger.

Transports écologiques

En 2015, le gouvernement du Canada a annoncé des fonds pour installer l'alimentation à quai à deux ports :

- 6 millions de dollars pour le Port de Vancouver, afin de desservir les navires de conteneur à deux terminaux de conteneur;
- 5 millions de dollars à l'Autorité portuaire de Montréal.

Ces projets sont actuellement à la phase de construction. La technologie de l'alimentation à quai réduit la consommation et les coûts de carburant, ainsi que les émissions de GES et de polluants atmosphériques par les navires, en offrant aux exploitants de navires une solution de rechange à l'utilisation des moteurs auxiliaires diesel.

En 2013, le Canada a adopté plusieurs mesures afin de réduire les émissions

de GES et de polluants atmosphériques par les navires, mesures élaborées par l'entremise de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Depuis le 1^{er} janvier 2015, les navires exploités au Canada sont tenus, en vertu des normes applicables dans la zone de contrôle des émissions de l'Amérique du Nord en eaux côtières, d'utiliser du carburant ayant une teneur en soufre maximale de 0,1 % ou d'utiliser une technologie qui produit des émissions en soufre équivalentes afin de réduire les polluants atmosphériques. Des progrès ont continué d'être enregistrés dans le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent en vertu du régime réglementaire sur les émissions moyennes visant à réduire les émissions de soufre des navires utilisés pour le transport intérieur. On s'attend à ce que ces mesures permettent de réduire les émissions d'oxyde de soufre des navires jusqu'à 96 % des niveaux de 2013.

Les règles sur l'indice nominal de rendement énergétique exigent que les navires utilisés pour le transport maritime international qui ont été construits après le 1^{er} janvier 2015 respectent les normes d'efficacité énergétique afin de réduire les émissions de GES.

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

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

Ces inspections conjointes ont permis de constater que 97 % des navires respectaient la réglementation, les navires non conformes devant prendre des mesures correctives avant d'entrer dans la Voie maritime.

En 2010, le Canada a ratifié une convention internationale visant à accroître davantage la protection. En 2016, cette convention a satisfait aux exigences applicables d'entrée en vigueur, ce qui se fera le 8 septembre 2017. Transports Canada travaille afin de modifier le *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast* afin que cette convention prenne effet au Canada.

Secteur du transport ferroviaire

Afin de rendre le système ferroviaire plus sûr et sécuritaire, le gouvernement du Canada poursuit ses travaux pour mettre en œuvre un certain nombre de mesures, y compris des modifications au Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire, ainsi qu'un nouveau programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire.

Infrastructure de l'industrie

Comme le montre la carte 7 de l'annexe A, le réseau ferroviaire canadien compte actuellement 45 199 kilomètres de voies :

- CN en possède 49,1 % (22 186 km)
- CP en possède 25,6 % (11 574 km)
- les autres compagnies de chemin de fer en possèdent 25,3 % (11 439 km)

Le réseau ferroviaire comprend aussi :

- 19 terminaux intermodaux exploités par le CN ou le CP pour fournir des services intermodaux camion/rail et par conteneurs
- 27 postes frontaliers ferroviaires le long de la frontière avec les É.-U.

Au cours des dix dernières années (2007-2016), 2 600 km de voies ferrées ont été officiellement abandonnés et 845 km ont été transférés, essentiellement à de nouveaux exploitants de chemin de fer secondaire. Le CN a acquis des voies ferrées par le rachat de transporteurs de catégorie II.

Au cours des cinq dernières années, les compagnies de chemin de fer ont investi globalement environ 20 % de leurs revenus dans les infrastructures, ce qui représente environ 1,8 milliard de dollars par année.

Structure de l'industrie

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

Ses services de transport de passagers se limitent au transport interurbain, de banlieue et touristique.

Plus de 60 compagnies de chemin de fer exercent des activités au Canada. En 2016, le gouvernement fédéral réglementait environ la moitié de ces compagnies, dont trois canadiennes de catégorie I et plusieurs américaines¹³ :

- CN
- CP
- la société d'État VIA Rail, fondée en 1977, qui fournit le service de transport ferroviaire interurbain de passagers au Canada au nom du gouvernement du Canada. VIA Rail exploite principalement des services ferroviaires voyageurs interurbains, surtout sur des voies ferrées appartenant au CN et au CP
- AMTRAK, la société d'État américaine de transport ferroviaire de voyageurs, qui exploite deux lignes ferroviaires transfrontalières en direction de Montréal et de Vancouver et un service transfrontalier en direction de Toronto conjointement avec VIA Rail
- plusieurs grandes compagnies américaines offrant des services de transport ferroviaire de marchandises au Canada, dont BNSF Railway Company, CSX Transportation Inc. et la Union Pacific Railroad Company

¹³ En décembre 2016, 26 compagnies de chemin de fer de compétence fédérale détenaient un certificat d'aptitude valide (dont 5 annulations et 1 suspension), par comparaison avec 34 en 2007.

Remarque : La ligne de chemin de fer de BNSF est une voie stratégique pour les échanges commerciaux entre le Canada, les États-Unis et le Mexique. La compagnie 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 stratégique d'être le seul port sur la côte Ouest desservi par trois chemins de fer de catégorie I.

Le gouvernement fédéral réglemente également des compagnies de chemin de fer secondaire. Ces dernières sont des chemins de fer réservés au transport de ligne et fournissent des services de transport point à point sur des distances de 20 à 450 km, bien que certaines aient des réseaux plus courts ou plus longs. Ces compagnies de chemin de fer secondaire assurent généralement aux expéditeurs une liaison avec les voies ferrées de compagnies de chemin de fer de catégorie I, d'autres compagnies de chemin de fer secondaire ou des ports, pour leur permettre de transporter leurs produits sur de plus longues distances. Par exemple, la Compagnie du chemin de fer du littoral nord de Québec et du Labrador (QNS&L), une filiale en propriété exclusive de la compagnie minière Iron Ore Co. of Canada, offre des services de transport de marchandises entre Labrador City, Emeril Junction et Sept-Îles. Certaines compagnies du chemin de fer secondaire, dont Rocky Mountaineer Railway, fournissent également des services de transport ferroviaire de voyageurs¹⁴

En 2015, les compagnies de chemin de fer de catégorie I exploitaient près de 2 700 locomotives et de 51 600 wagons de marchandises (surtout des wagons-trémies, des wagons couverts, des wagons plats et des wagons-tombereaux).

En vertu de la *Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire*, Transports Canada a adopté un régime renforcé d'indemnisation et de responsabilité des compagnies de chemin de fer, qui est entré en vigueur le 18 juin 2016. Ce régime impose aux compagnies de chemin de fer réglementées par le gouvernement fédéral de souscrire à une assurance allant de

25 millions à 1 milliard de dollars en fonction du risque. De plus, il impose aux expéditeurs l'obligation de créer un fonds d'indemnisation en cas d'accident ferroviaire impliquant du pétrole brut ou d'autres biens désignés, dont les coûts dépassent la couverture de la compagnie de chemin de fer concernée.

De plus, en août 2016, le gouvernement a prolongé la *Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain* d'un an pour lui permettre de planifier la prochaine campagne agricole dans des conditions prévisibles et d'évaluer le rapport de l'examen de la *Loi sur les transports au Canada*.

En novembre 2016, le ministre a annoncé l'intention du gouvernement de présenter un projet de loi au printemps 2017 pour créer un système ferroviaire plus transparent, équilibré et efficace afin d'assurer le transport fiable de marchandises canadiennes vers les marchés mondiaux. Le projet de loi aiderait à renforcer le cadre des politiques de transport ferroviaire de marchandises, en établissant un juste équilibre entre le soutien des clients des chemins de fer et la poursuite des investissements dans le système.

Transports sûrs et sécuritaires

Les modifications apportées au *Règlement modifiant le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire* (Règlement sur les passages à niveau) sont entrées en vigueur en avril 2016. Grâce à ces modifications, le ministre des Transports se dote d'un ensemble complet d'outils de conformité et d'application de la loi en matière de sécurité.

En décembre 2016, le gouvernement a adopté le *Règlement sur la prévention et la maîtrise des incendies sur les lignes de chemin de fer*, qui entrera en vigueur en juin 2017. Ce règlement contribuera à améliorer le *Règlement de prévention et de lutte contre les incendies sur les emprises ferroviaires*.

¹⁴ Parmi les autres petites compagnies, mentionnons Alberta Prairie Railway Excursions, South Simcoe Railway et le Train à vapeur Hull-Chelsea-Wakefield.

En octobre 2016, le ministre des Transports a annoncé le Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire, dont le coût s'élève à 55 millions de dollars. Ce programme permettra d'augmenter le financement, le nombre de bénéficiaires admissibles et la portée des trois programmes suivants de sécurité ferroviaire de Transports Canada :

- Programme d'amélioration des passages à niveau
- Programme de fermeture de passages à niveau
- Opération Gareautrain

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

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

En réponse aux attentats terroristes récents dans divers pays (p. ex., à l'aéroport et dans le métro de Bruxelles en mars 2016), Transports Canada continue de mener des inspections dans les principales stations de transport ferroviaire et de transport urbain partout au Canada. De plus, en 2016, Transports Canada a organisé plusieurs séances d'information classifiées sur le transport multimodal et une table ronde canadienne sur la sécurité du transport terrestre avec des intervenants clés de l'industrie pour améliorer l'échange d'information, pour discuter des meilleures pratiques et pour renforcer l'engagement des intervenants d'améliorer la sécurité du système de transport du Canada.

Transports écologiques

En 2013, Transports Canada et l'Association des chemins de fer du Canada ont renouvelé un protocole d'entente visant à encourager le secteur ferroviaire canadien à réduire volontairement ses émissions de gaz à effet de serre (GES) au cours de la période de 2011 à 2015. En 2015, le protocole d'entente a été prolongé jusqu'à la fin de 2016. Selon le dernier rapport annuel sur l'application du protocole, l'industrie du transport ferroviaire de marchandises a réduit ses émissions de GES de 3,6 % en 2014 par rapport à 2013. En outre, Transports Canada et l'agence pour la protection de l'environnement des É.-U. collaborent avec les principaux intervenants afin de faire progresser les efforts dans le cadre de l'Initiative de réduction des émissions des locomotives du Conseil Canada-États-Unis de coopération en matière de réglementation.

Secteur du transport routier

Comme le réseau routier est le moyen de transport le plus utilisé pour le transport de passagers et de marchandises, le gouvernement du Canada a travaillé à renforcer la sécurité du réseau en modifiant la Loi sur la sécurité automobile et à réduire les émissions de GES en imposant des normes plus strictes.

Infrastructure de l'industrie

Le Canada possède l'équivalent de 1,13 million de kilomètres-routes à deux voies¹⁵ dont environ 40 % sont asphaltées et 60 % non asphaltées¹⁶. Quatre provinces (l'Ontario, le Québec, la Saskatchewan et l'Alberta) possèdent plus de 75 % de ce réseau routier.

En 2015, le réseau routier national (RRN) comptait plus de 38 075 kilomètres-route¹⁷ :

- 72,7 % classées comme des routes principales
- 11,8 % classées comme des voies d'accès
- 15,5 % classées comme des routes en régions nordiques et éloignées

Comme le montre la carte 6 à l'annexe A, le RRN est surtout constitué de liaisons routières interprovinciales et internationales. En 2015, près de 40 % des déplacements exprimés en véhicules-kilomètres ont été effectués sur le RRN.

Quatre importants projets d'autoroute ont été réalisés en 2016 :

- En octobre, la phase 4 du projet d'élargissement à quatre voies de la

route 104 en Nouvelle-Écosse a été achevée et la route est maintenant ouverte à la circulation. Le gouvernement du Canada a versé 55 millions de dollars à ce projet à phases multiples d'un coût de 159 millions de dollars pour la construction d'une nouvelle autoroute à quatre voies de 14,5 kilomètres, qui s'étend de l'ouest de la rue Addington Forks jusqu'à l'est de la rue Taylor dans le comté d'Antigonish. Cette nouvelle autoroute aidera à améliorer la sécurité et à réduire la congestion routière et le temps de déplacement des conducteurs.

- En 2016, la dernière étape de l'autoroute 73 reliant Lévis à Saint-Georges au Québec a été achevée. Le gouvernement du Canada a accordé 126,5 millions de dollars à ce projet de 531 millions de dollars qui aidera à améliorer la sécurité et la fluidité du trafic de passagers et de marchandises et à faciliter l'exportation de produits vers les États-Unis.
- En juillet, le pont d'étagement de l'avenue Philip à Vancouver, en Colombie-Britannique, a été ouvert à la circulation. Le gouvernement du Canada a versé 10,8 millions de dollars pour ce projet de 27 millions de dollars, qui vise à réduire la congestion du trafic dans la région et à améliorer la sécurité en éliminant le passage à niveau de l'avenue Pemberton.

¹⁵ Ce chiffre est inférieur à celui indiqué précédemment, parce que la méthode de calcul des kilomètres équivalents à deux voies de routes non asphaltées a été modifiée.

¹⁶ Un kilomètre de voie est un indicateur du nombre de voies de circulation sur chaque tronçon de route.

¹⁷ Le RRN a été établi en 1988 en réponse à une étude conjointe fédérale-provinciale-territoriale. Il se compose de 24 459 kilomètres de routes partout au Canada.

- Le gouvernement du Canada a versé 16,7 millions de dollars pour l'amélioration du tronçon entre Monte Creek et Pritchard de l'autoroute transcanadienne près de Kamloops, dont les travaux se sont terminés en 2016. Ces travaux ont été réalisés en tenant compte des artefacts autochtones trouvés sur place.
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). Les activités de ces transporteurs ne font pas l'objet d'un suivi puisqu'elles s'inscrivent dans les activités d'entreprises dont le secteur d'activité principal n'est pas le camionnage

Structure de l'industrie

Le transport de voyageurs et de marchandises au Canada est surtout effectué sur le réseau routier. Ceci est particulièrement vrai pour le transport de produits manufacturés.

En date de décembre 2016, on dénombrait 66 751 entreprises dont l'activité principale était le camionnage. Parmi ces entreprises de camionnage, il y a de nombreux petits transporteurs et propriétaires exploitants pour compte d'autrui et quelques moyennes et grandes entreprises pour compte d'autrui qui exploitent des parcs de camions et offrent des services logistiques.

Les entreprises de camionnage étaient concentrées dans quatre provinces : Ontario (41,1 %), Alberta (16,3 %), Québec (15,1 %) et Colombie-Britannique (14,6 %).

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

1. Services de camionnage pour le compte d'autrui, qui regroupent deux grandes catégories :
 - chargement partiel, c'est-à-dire le transport de marchandises de petite taille provenant de différents expéditeurs dans un camion
 - chargement complet, c'est-à-dire le transport d'une cargaison provenant d'un seul expéditeur dans un camion
2. Services de messagerie, qui se spécialisent dans le transport de colis. En date de décembre 2016, il y avait 11 764 entreprises dont le principal secteur d'activité était la prestation de services de messagerie

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

Les propriétaires exploitants sont des gens d'affaires indépendants (p. ex. des chauffeurs) qui possèdent ou louent leurs camions ou semi-remorques et transportent des marchandises pour un transporteur privé (p. ex. un fabricant, un détaillant ou un grossiste) ou un transporteur pour compte d'autrui.

En 2015, plus de 23,9 millions de véhicules automobiles routiers étaient immatriculés au Canada, soit 1,6 % de plus qu'en 2014. La plupart de ces véhicules (92,2 %) étaient des véhicules pesant moins de 4 500 kilogrammes (surtout des véhicules de promenade, des camionnettes, des véhicules utilitaires sportifs (VUS) et des minifourgonnettes), alors que 4,4 % étaient des camions moyens et lourds pesant au moins 4 500 kilogrammes, et 3,3 % entraient dans la catégorie d'autres véhicules, tels que des autobus, des motocyclettes et des cyclomoteurs.

Le Protocole d'entente sur le poids et les dimensions des véhicules est l'outil principal pour harmoniser les poids et les dimensions des camions au Canada. Il a d'abord été signé par les ministres des transports fédéraux, provinciaux et territoriaux en 1988 et a été modifié neuf fois depuis. Les modifications les plus récentes ont été approuvées en septembre 2016 par le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière afin d'augmenter l'empattement maximal autorisé comme suit :

- de 6,2 à 7,2 mètres pour l'empattement de camions de catégorie 1 (tracteur tirant une seule semi-remorque)
- de 6,2 à 6,8 mètres pour l'empattement de camions de catégorie 3 (tracteur tirant deux semi-remorques)

De plus, en 2016, un accord a été signé entre l'Ontario, le Québec, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse afin d'harmoniser les exigences visant les longs trains routiers. Cet accord permettra aux transporteurs de transporter des marchandises plus facilement et plus efficacement dans les quatre provinces tout en réduisant la consommation de carburant et les émissions.

En décembre 2016, Canadian Tire a dévoilé des remorques prototypes capables de transporter des conteneurs de 53 et 60 pieds sur les autoroutes canadiennes. Max-Athas (une société dont le siège social est en Ontario) a mis au point deux autres modèles de prototypes. Tous ces modèles étaient faciles à utiliser d'une seule main, ce qui était une exigence de conception clé. Les modèles de porte-conteneurs peuvent passer facilement d'une configuration pour conteneurs de 53 pieds à une configuration pour conteneurs de 60 pieds, ce qui devrait aider à réduire les coûts de fabrication et de transport en général. La compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique a testé avec succès une des unités prototypes sur son réseau. L'utilisation des remorques de transport de conteneurs de 60 pieds est en attente de l'approbation des provinces et des territoires.

Transports sûrs et sécuritaires

En 2016, le projet de loi S-2, modifiant la *Loi sur la sécurité automobile*, a été déposé pour :

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

En 2016, le Canada a adopté plusieurs nouveaux règlements et mis à jour le

Règlement sur la sécurité des véhicules, afin d'y apporter des améliorations, dont les suivantes :

- une nouvelle exigence pour réduire les risques d'éjection des occupants d'un véhicule selon laquelle les coussins gonflables latéraux restent gonflés lors d'une collision comportant un capotage
- une mise à jour de la réglementation sur la protection contre les chocs latéraux, afin d'améliorer la sécurité des occupants des véhicules

Transports écologiques

En 2016, dans le Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques, les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux ont pris l'engagement de collaborer avec l'industrie et d'autres intervenants pour élaborer une stratégie pancanadienne sur les véhicules à émission zéro d'ici 2018.

En 2016, le gouvernement du Canada a annoncé qu'il poursuivrait ses efforts pour mettre en œuvre des normes d'émissions pour les véhicules lourds et leurs moteurs produits après l'année modèle 2018, s'appuyant sur les normes prévues dans le tout premier règlement visant les années modèles 2014 à 2018. Le 4 mars 2017, le gouvernement du Canada a publié des modifications proposées au Règlement sur les émissions de GES des véhicules lourds et de leurs moteurs. Ces modifications visent à :

- imposer des normes progressivement plus strictes pour limiter davantage les émissions de GES provenant des nouveaux véhicules lourds routiers et de leurs moteurs au Canada à partir de l'année modèle 2021
- introduire de nouvelles normes pour les nouvelles remorques tirées par des tracteurs routiers au Canada à partir de l'année modèle 2018

Transport des marchandises dangereuses

Dans le cadre d'une série de changements transformationnels, le Programme de transport des marchandises dangereuses (TMD) continue à travailler pour améliorer tous les aspects de son programme avec l'objectif principal d'assurer que les régimes en liens avec le TMD soient en place pour protéger le public.

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

- Augmenter le régime d'inspection, les ressources et la capacité requise pour répondre à l'augmentation significative du transport par rail des liquides inflammables afin d'assurer que les sites à hauts risques traitant des matières dangereuses continuent à être identifiés, inspectés de façon appropriée selon le niveau de risque. Des mesures sont prises afin de mieux protéger le public.
- Terminer la phase 2 du Programme de recherche Jack Rabbit II sur le rejet de chlore pour faire face aux accidents de wagons-citernes entraînant le rejet rapide à grande échelle de gaz pressurisés et liquéfiés qui sont toxiques à l'inhalation.
- Lancer un projet de recherche sur le pétrole brut, en collaboration avec les départements de l'Énergie et du Transport des É.-U. et avec les Laboratoires nationaux Sandia, afin de déterminer les méthodes d'échantillonnage et d'analyse pour caractériser plus précisément les pétroles bruts transportés, et d'examiner les propriétés ignifuges des différents types de pétroles bruts.
- Publier un règlement dans la Partie I de la *Gazette du Canada* qui vise à mettre à jour certaines parties du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* afin :
 - de l'harmoniser avec la 20^e édition du Règlement type de l'Organisation des Nations Unies (ONU) pour le transport des marchandises dangereuses (recommandations de l'ONU)
 - d'améliorer la classification des marchandises dangereuses et les indications de danger des nouveaux produits dangereux
 - d'inclure des renvois évolutifs aux informations suivantes :
 - » Recommandations de l'ONU
 - » *Code maritime international des marchandises dangereuses*
 - » *Instructions techniques de l'Organisation de l'aviation civile internationale*
 - de mettre à jour les normes de sécurité pour la conception, la fabrication, la sélection et l'utilisation des contenants
- Publier un règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada* pour mettre à jour et clarifier les exigences relatives aux rapports, afin de favoriser la collecte efficace de données, d'améliorer l'analyse des risques associés aux incidents impliquant des marchandises dangereuses et d'harmoniser les procédures de collecte de données d'incidents avec les procédures en vigueur aux É.-U., pour que les deux pays puissent comparer leurs données et resserrer leur collaboration sur des projets de recherche.

- Clore en mars 2016 le mandat du Groupe de travail sur les interventions d'urgence, qui avait été créé en réponse à la tragédie de Lac-Mégantic. Dans son rapport final publié en décembre 2016, le groupe de travail a proposé 40 recommandations pour renforcer la capacité de réaction aux incidents ferroviaires impliquant des liquides inflammables au Canada.
- Mettre sur pied, en décembre 2016, un comité directeur sur la formation des premiers intervenants, conformément à la recommandation du Groupe de travail sur les interventions d'urgence. Ce comité élaborera un programme de formation sur les liquides inflammables à l'intention des premiers intervenants.
- Adopter une Stratégie de sensibilisation à la sécurité du transport des marchandises dangereuses, qui est axée sur la collaboration avec les partenaires pour l'élaboration de matériels d'information, comme des trousseaux de sensibilisation à la sécurité du transport des marchandises dangereuses, qui seront distribués aux premiers intervenants, aux municipalités et au grand public.

Élaborer un manuel d'intervention pour aider les intervenants d'urgence à faire face aux incidents impliquant des marchandises dangereuses.

Performance du réseau de transport du Canada en 2016

Une conjoncture économique modérée en Amérique du Nord et dans le monde explique la faible demande sur le système de transport du Canada, surtout durant la première moitié de 2016, favorisant la circulation efficace des biens. Malgré certains problèmes de capacité sur la rive sud du Port de Vancouver, le système de transport canadien n'a pas été victime de goulots d'étranglement ou de problèmes de capacité majeurs.

Facteurs économiques

Le produit intérieur brut réel du Canada a augmenté de 1,4 % en 2016, soit en légère hausse par rapport à 2015 (0,9 %). La première moitié de l'année a été marquée par les feux de forêts de Fort McMurray, qui ont entraîné l'arrêt temporaire de nombreux projets énergétiques dans le Nord de l'Alberta. L'économie a légèrement rebondi dans la deuxième moitié de l'année, tout en étant confrontée à un certain nombre de défis, notamment la faiblesse des investissements des entreprises, en particulier dans le secteur pétrolier et gazier, tandis que l'industrie réagissait face à la faiblesse des prix des matières premières.

Les exportations n'ont pas été très vigoureuses en 2016, en dépit de la dépréciation du dollar canadien au cours des deux dernières années. La valeur des exportations de marchandises a reculé de 1,4 %, des baisses étant enregistrées dans la plupart des principaux produits transportés comme la potasse et les produits pétroliers. On peut attribuer ce rendement modeste aux difficultés des matières premières à retrouver leur valeur au cours de l'année et aux résultats économiques modestes des principaux partenaires commerciaux du Canada.

Les États-Unis, soit le principal partenaire commercial du Canada, ont affiché une croissance économique modeste en 2016. En dépit d'un élan renouvelé dans la deuxième moitié de l'année, le PIB réel a progressé de 1,6 % durant toute l'année, soit le résultat le plus faible depuis la récession de 2011. Ce rendement a entravé la demande de matières premières canadiennes, en particulier le minerai de fer, le charbon et la potasse.

Le produit intérieur brut réel a augmenté de 1,8 % cette année dans l'Union européenne (contre 2,2 % en 2015). L'Europe est un marché important pour les exportations canadiennes de métaux précieux, de céréales (blé) et de marchandises conteneurisées.

Les marchés d'Asie ont continué d'afficher une forte croissance, même s'ils ont perdu de leur élan depuis quelques années, la Chine se rééquilibrant d'une économie axée sur les exportations en une économie centrée sur la consommation intérieure. Le PIB de la Chine a progressé de 6,7 % en 2016, contre 6,9 % un an plus tôt et 9,6 % en 2011. Cela représente le plus faible taux de croissance depuis 1990. Malgré ce ralentissement, la valeur des exportations du Canada vers la Chine a augmenté de 4,0 % en 2016, appuyant la demande de transport pour les principales matières premières (c.-à-d. le cuivre, le colza, les produits du bois, le minerai de fer, le charbon). Le Japon, le plus important marché d'exportation du charbon canadien et un important marché pour le cuivre, le bois d'œuvre, les céréales et les produits du bois, a enregistré une croissance de 1,0 % en 2016 (contre 1,3 % en 2015).

Productivité dans le secteur des transports

La productivité a connu une croissance plus rapide dans le secteur des transports et de l'entreposage que dans le secteur global des entreprises depuis les années 1980. Selon Statistique Canada, la productivité totale des facteurs (PTF) dans le secteur des transports et de l'entreposage a augmenté en moyenne de 0,4 % par an entre 1986 et 2015, contre

0,1 % pour le secteur commercial global¹⁸. Pendant la même période, la productivité de la main-d'œuvre a augmenté en moyenne de 1,6 % par an dans le secteur des transports et de l'entreposage et de 1,3 % dans le secteur global des entreprises¹⁹.

Outre les calculs de Statistique Canada, Transports Canada mesure la productivité dans les secteurs du transport aérien et du transport ferroviaire²⁰.

La PTF dans le secteur du transport ferroviaire des marchandises a augmenté en moyenne de 2,9 % par an entre 1986 et 2014, alors que la productivité de la main-d'œuvre augmentait en moyenne de 4,9 % par an. La production a augmenté en moyenne de 1,8 % par an et le volume des intrants utilisés a régressé de 1,1 %. Entre 2011 et 2014, la PTF du secteur du transport ferroviaire des marchandises a augmenté en moyenne de 1,5 % par an et la productivité de la main-d'œuvre s'est améliorée de 2,8 %.

Les facteurs responsables de l'amélioration à long terme de la productivité dans le secteur du transport ferroviaire des marchandises sont :

- la déréglementation du transport ferroviaire des marchandises dans les années 1980 et 1990;
- le meilleur rendement énergétique;
- des locomotives plus puissantes et plus efficaces;
- l'amélioration des infrastructures;
- des travailleurs mieux instruits et plus spécialisés;
- des améliorations d'ordre organisationnel et technologique.

Entre 1986 et 2014, la PTF a augmenté en moyenne de 1,4 % par an dans le secteur du

transport ferroviaire des voyageurs, alors que la productivité de la main-d'œuvre augmentait de 0,7 %. La production a régressé en moyenne de 1,6 % par an, et le volume des intrants utilisés a reculé de 2,9 %. Entre 2011 et 2014, la PTF du transport ferroviaire des voyageurs a reculé en moyenne de 1,1 % par an et la productivité de la main-d'œuvre a augmenté de 0,5 %.

Dans le secteur du transport aérien, la PTF a augmenté en moyenne de 1,7 % par an entre 1986 et 2014, alors que la productivité de la main-d'œuvre augmentait de 3,4 %. La production a augmenté en moyenne de 3,1 % par an, et le volume des intrants utilisés a augmenté de 1,4 %. Entre 2011 et 2014, la PTF du secteur du transport aérien a augmenté en moyenne de 0,1 % par an et la productivité de la main-d'œuvre, de 2,7 %.

Ces forts gains de productivité à long terme peuvent être attribués à de nombreux facteurs, notamment :

- à la déréglementation du secteur du transport aérien dans les années 1980 et 1990;
- à la restructuration d'Air Canada au début des années 2000;
- à la libéralisation des marchés aériens internationaux;
- à l'allègement des fardeaux des voyages internationaux;
- à l'utilisation accrue de la capacité grâce à l'emploi de grandes bases de données et de logiciels de pointe;
- à un meilleur rendement énergétique;
- à des améliorations d'ordre organisationnel.

18 La PTF est le ratio entre la production et une mesure combinée de tous les intrants.

19 La productivité de la main-d'œuvre est le ratio de la production et des intrants de la main-d'œuvre.

20 Le camionnage et le transport maritime n'ont pas été calculés faute de données suffisantes. Statistique Canada utilise la méthode de quantification comptable de la croissance alors que Transports Canada calcule la productivité en utilisant la croissance des indices (voir le rapport du Centre d'étude des niveaux de vie pour de plus amples renseignements <http://www.csls.ca/reports/csls2016-04.pdf>).

Flux du transport des marchandises

Les flux de marchandises et l'utilisation du système de transport ont été en légère baisse pendant la majeure partie de 2016, ce qui reflète la faiblesse de la demande de matières premières.

Trafic selon la région

Les flux de marchandises ont été à la baisse dans tous les modes de transport dans les couloirs de l'Ouest, Continental et de l'Atlantique pendant la majeure partie de l'année. Cette baisse des pressions sur les tronçons encombrés du réseau ont contribué à une performance généralement forte du réseau de transport.

En dépit de la vigueur de la performance du réseau dans son ensemble, un certain nombre de problèmes d'efficacité/d'infrastructures/de goulots d'étranglement ont été observés le long des principales chaînes d'approvisionnement des exportations en vrac et des conteneurs d'importés.

SYSTÈME D'INFORMATION SUR LE COMMERCE ET LE TRANSPORT

Dans le Budget de 2017, le gouvernement a annoncé un **investissement de 50 millions de dollars sur 11 ans** afin d'établir un système d'information sur le commerce et le transport pour combler d'importantes lacunes en matière d'informations, de données et d'analyse dans les éléments stratégiques du réseau de transport. Une augmentation des investissements et un resserrement de la collaboration avec les intervenants du secteur des transports éclaireront mieux les principales décisions stratégiques publiques et privées dans le domaine des transports.

Par exemple, la rive sud du Port de Vancouver a connu des problèmes liés à la performance durant l'automne 2016 en raison de problèmes de ressources humaines (c.-à-d. pénurie d'opérateurs expérimentés au sol), de travaux de construction au terminal à conteneurs de Delta Port et du fort volume de céréales récoltées. La complexité des activités ferroviaires (p. ex. l'interconnexion, la coproduction) à Vancouver, combinée aux forts volumes de transport de marchandises multiples ont posé un défi en matière d'accès aux terminaux sur les rives nord et sud du Port de Vancouver.

Flux de transport maritime

La valeur du commerce maritime international du Canada s'est élevée à 199 milliards de dollars en 2016, soit une baisse de 3,0 % par rapport à 2015. Sur le plan de la valeur, les principales marchandises transportées par bateau ont été le pétrole brut, l'essence et le carburant, ainsi que les céréales et les produits agricoles.

En 2016, le Port de Vancouver s'est classé au premier rang des ports du Canada, en manutentionnant 135,5 millions de tonnes de marchandises. Sur ce total :

- 69 % étaient des produits en vrac (charbon, céréales, minéraux de base, engrais, produits du bois et produits pétroliers);
- 15 % étaient des produits conteneurisés;
- 12 % étaient des marchandises diverses.

Montréal, le deuxième port le plus important, a manutentionné 35,4 millions de tonnes en 2016. Cela marque une hausse de 10,4 % par rapport à 2015, qui s'explique en partie par l'augmentation des mouvements de pétrole brut.

Les marchandises manutentionnées dans certains ports canadiens ont diminué en 2016, particulièrement le charbon, le blé, le minerai de fer et la potasse. Il faut signaler que près de 90 % du charbon exporté par les ports de la côte Ouest du Canada provient de Vancouver, les 10 % restant ont transité par le Port de Prince Rupert. Les volumes de charbon transitant par Prince Rupert ont

reculé de plus de 65 % par rapport au pic enregistré en 2012, alors que les volumes de charbon ont reculé de 6 % à Vancouver en 2016, par rapport à l'année précédente.

Le volume de céréales manutentionnées dans les ports canadiens est demeuré inchangé par rapport à 2015. Les ports de Vancouver et Montréal ont enregistré une légère hausse alors que les ports de Prince Rupert et de Thunder Bay ont enregistré une légère baisse. Dans l'ensemble, le volume de céréales demeure supérieur à la moyenne quinquennale.

La croissance des marchandises conteneurisées manutentionnées dans les ports canadiens a varié à travers le pays en 2016. Après avoir connu une excellente année en 2015 en raison du trafic détourné des ports américains victimes de conflits de travail, les marchandises conteneurisées manutentionnées au Port de Vancouver ont reculé de 4 % en 2016 pour s'établir à 2,9 millions d'EVP. En revanche, le Port de Prince Rupert a enregistré une croissance de 2 % durant la même période. Sur la côte Est, le trafic conteneurisé au Port de Montréal a régressé à 1,3 million d'EVP en 2016, contre 1,4 million d'EVP en 2015. Une baisse a également été enregistrée au Port de Saint John, alors que les volumes bondissaient de 15 % au Port d'Halifax.

Flux de transport ferroviaire

Au total, les marchandises transportées par train en 2016 ont représenté 297,4 millions de tonnes, soit une baisse de 2,5 % par rapport à 2015²¹. La majeure partie du fret ferroviaire transporté était des marchandises en vrac.

Les compagnies de chemin de fer ont acheminé près de 539 000 wagons complets de céréales cultivées dans l'ensemble du Canada au cours de la campagne agricole 2015-2016, soit une baisse de 6,0 % par rapport au record enregistré en 2014-2015. Jusqu'ici en 2016-2017 (août à février), il y a eu plus de 337 000 mouvements de wagons complets de céréales, soit une hausse de 2,3 % par rapport à la même période en 2015-2016.

²¹ Y compris les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale et les compagnies de chemin de fer de compétence provinciale qui procèdent à un échange avec une compagnie de chemin de fer de compétence fédérale.

Le nombre de wagons complets de pétrole brut a reculé d'environ 51 % en 2016 par rapport à 2015, se chiffrant à environ 72 000 wagons complets (estimation préliminaire) par rapport au chiffre record de 193 000 en 2014. Les wagons complets de pétrole brut ont représenté environ 2 % du nombre total de wagons complets en 2016.

En 2016, la valeur du trafic ferroviaire commercial international s'est chiffrée à 128,3 milliards de dollars, en hausse de 0,7 % par rapport à 2015. Cela englobe des exportations de 81,9 milliards de dollars et des importations de 46,4 milliards de dollars par train. Les principaux produits selon leur valeur à l'exportation étaient des produits automobiles, des produits chimiques, des produits forestiers et des métaux. Du côté des importations, ce sont les produits automobiles et les produits chimiques qui se sont classés en tête.

Flux de transport routier

En 2016, 10,9 millions de mouvements de camions dans les deux sens ont été enregistrés aux postes-frontières entre le Canada et les États-Unis, soit une hausse de 3,2 % par rapport à 2015. Il s'agit du nombre le plus élevé de camions ayant franchi la frontière depuis 2008. Plus de 68 % de ces mouvements ont été effectués par des camions immatriculés au Canada.

La valeur du trafic des camions entre le Canada et les États-Unis s'est chiffrée à 418 milliards de dollars en 2016 (218 milliards de dollars pour les exportations et 200 milliards de dollars pour les importations), en hausse de 16,3 % par rapport à 2015. Les mêmes produits ont dominé les exportations et les importations : produits automobiles, machines et équipements électriques, autres produits manufacturés et produits agricoles.

Flux de transport aérien

En 2016, les transporteurs aériens canadiens et étrangers ont chargé et déchargé environ 1,2 million de tonnes de fret dans les aéroports du Canada. Cela représente une hausse de 5,5 % par rapport à 2015. La valeur du fret aérien international du Canada en 2016 a été de 125,2 milliards de dollars, en hausse de 2,6 % par rapport à 2015.

Parmi les marchandises de grande valeur transportées par avion, il faut signaler les machines et les équipements électroniques, les matériels aéronautiques, les pierres/minéraux précieux et les produits pharmaceutiques.

Performance et utilisation du système de transport

On utilise plusieurs indicateurs pour mesurer les performances du système, notamment : les débits des flux multimodaux, la vitesse des trains, les délais d'attente à la frontière, le temps de passage d'une extrémité à l'autre de la chaîne d'approvisionnement et la durée des trajets inter-villes. En 2016, ces indicateurs montrent que la faiblesse de la demande de marchandises s'est traduite par un flux réduit des principales marchandises dans le réseau. La performance s'est améliorée en ce qui concerne la vitesse des trains et les délais d'attente des camions à la frontière à certains portes-frontières par rapport à 2015. La bonne performance du système en matière de fluidité a permis aux ports de la côte Ouest du Canada de demeurer concurrentiels.

Débit des flux multimodaux²²

Compte tenu de la faiblesse de la demande de marchandises, les débits des flux de fret par voie ferroviaire-maritime ont reculé ou sont demeurés stables pour la plupart des marchandises dans les trois corridors en 2016. Cela suggère que les niveaux de marchandises se situent largement dans les limites des niveaux que le réseau de transport est habitué à manutentionner. Le Port d'Halifax a été la seule exception, avec un taux de croissance des conteneurs à deux chiffres.

Compte tenu de cette tendance à la baisse de la demande, le taux d'utilisation de la plupart des terminaux à conteneurs a été inférieur au seuil de 85 % d'une capacité efficace fixé par les Administrations portuaires. Prince Rupert a été l'exception avec un taux d'utilisation

supérieur à 85 % en 2015 et 2016. Il faut signaler que le dépassement de ce seuil n'a pas eu de conséquences néfastes sur l'efficacité opérationnelle.

Du côté des céréales, les volumes provenant de l'Ouest transportés le long de la majeure partie du réseau ferroviaire et maritime entre septembre et décembre 2016, ont été inférieurs de 3 % à ceux de l'année précédente (comme l'illustre la carte 4 de l'annexe), en dépit du fait que l'approvisionnement a été supérieur de 7 %²³. Cela indique que la récolte tardive de la saison en cours a donné lieu à des volumes mensuels inférieurs à ceux habituellement transportés au début de la saison.

En raison de sa forte dépendance à l'égard des produits en vrac, le volume total transporté le long de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs a reculé de 10 % par rapport à 2015. Ce changement de structure des échanges a provoqué un déséquilibre entre les mouvements de navires montants et descendants le long de la Voie maritime. Ce déséquilibre a compromis la rentabilité des transporteurs maritimes et pourrait se solder par des coûts plus élevés pour les expéditeurs à l'avenir.

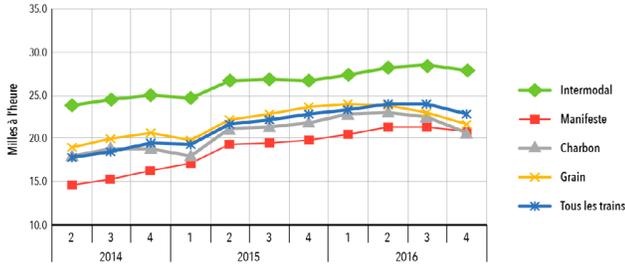
Vitesse des trains

La vitesse des trains sur le réseau a continué de s'améliorer en 2016, avec une hausse de 6 % sur 12 mois. Comme l'indique la figure ci-dessous, les trains intermodaux (porte-conteneurs) circulent en général plus vite que les trains transportant d'autres produits, ce qui reflète la nature sensible au temps et la compétitivité du secteur des conteneurs. La vitesse est un indicateur clé des performances du réseau ferroviaire, et tout gain marginal de vitesse améliore nettement la capacité et la productivité du réseau ferroviaire.

²² L'indicateur du débit des marchandises est une mesure mensuelle qui évalue le volume de marchandises que le réseau de transport manutentionne par rapport aux cinq années préalables. Cet indicateur signale s'il y a des limites de capacité possibles le long d'un couloir en particulier. Il est de portée multimodale, car il englobe une combinaison de débits de trafic ferroviaire et maritime par couloir.

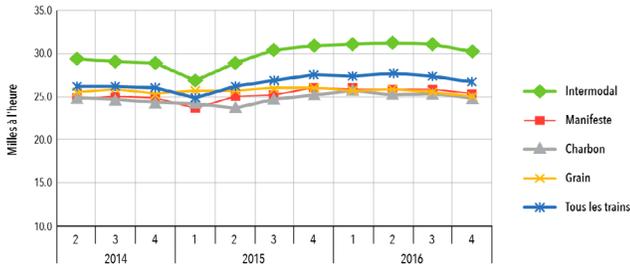
²³ Cela désigne l'approvisionnement en céréales (production plus volumes reportés) en Colombie-Britannique, en Alberta, en Saskatchewan et au Manitoba entre août et juillet.

Vitesse moyenne des trains du CP
T2 : 2014 - T4 : 2016



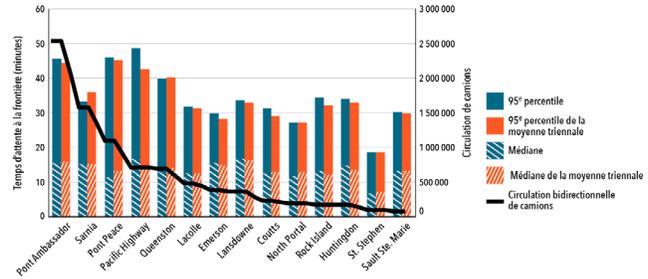
Source : Site Web du CP

Vitesse moyenne des trains du CN
T2 : 2014 - T4 : 2016



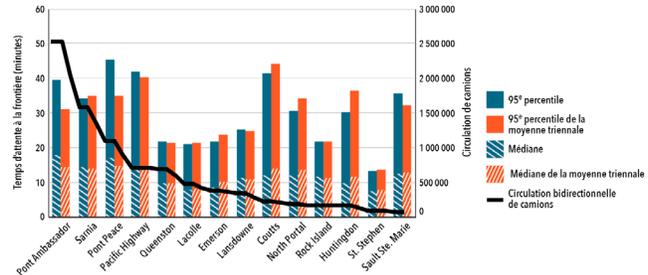
Source : Site Web du CN

Médiane et 95^e percentile des temps d'attente à la frontière en direction sud en 2016



Sources : Transports Canada, adaptation des données de Shaw et de CANSIM

Médiane et 95^e percentile des temps d'attente à la frontière en direction nord en 2016



Sources : Transports Canada, adaptation des données de Shaw et de CANSIM

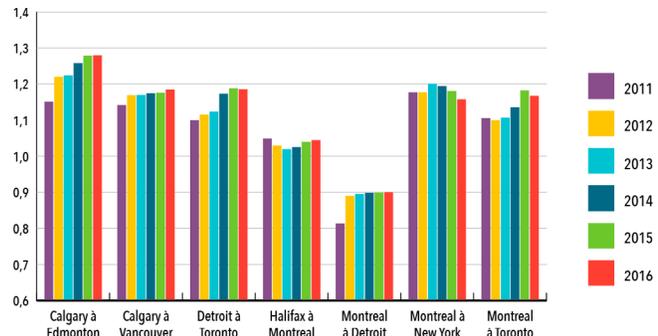
Délais d'attente à la frontière

Les délais d'attente à la frontière n'ont pas varié ou se sont améliorés en 2016 dans les deux sens à la plupart des portes-frontières. En moyenne, les délais d'attente des camions en direction du sud ont été inférieurs de 20 minutes à tous les principaux postes-frontières du pays. La congestion n'a pas été un problème important à la plupart des postes-frontières, étant donné qu'à peine 5 % des camions ont connu des délais d'attente supérieurs à 30 minutes en 2016 (95^e centile). Toutefois, les attentes durant les périodes occupées (représentées par le 95^e centile) ont dépassé 40 minutes aux postes-frontières à forte densité de circulation du Sud de l'Ontario et de la Colombie-Britannique. Des délais de plus de 40 minutes peuvent être coûteux et perturbateurs pour les trajets courts des camions qui transportent des produits sensibles au temps, comme ceux du secteur automobile. Les délais d'attente des camions à la frontière se dirigeant vers le nord étaient généralement inférieurs. Les délais les plus élevés étaient enregistrés aux mêmes postes-frontières à forte densité de circulation mentionnés précédemment. Une raison qui explique les délais d'attente inférieurs lorsqu'on entre au Canada est que certains expéditeurs ont la possibilité de dédouaner leurs produits à l'intérieur du pays plutôt qu'à la frontière.

Indice des temps de trajet inter-villes

L'indice des temps de trajet inter-villes est resté stable ou s'est amélioré par rapport à 2015 dans la plupart des corridors routiers²⁴.

Indice du temps de trajet des camions pour des corridors sélectionnés



Sources : Transports Canada, adaptation des données GPS de Shaw

24 L'indice des temps de trajet inter-villes est une comparaison du temps de déplacement réel et du temps escompté dans un couloir donné. Une valeur supérieure à 1 indique que les temps de déplacement moyens des entreprises de camionnage ont été supérieurs à ce que l'on prévoyait.

Toutefois, au cours des cinq dernières années, la fiabilité des déplacements des camions s'est dégradée et les durées réelles des déplacements des camions ont augmenté dans la plupart des couloirs commerciaux. Cela est sans doute attribuable à l'augmentation de la congestion dans les zones urbaines et sur les autoroutes. Par exemple, les durées moyennes de passage des camions en 2016 entre Calgary et Edmonton ont été supérieures de plus de 20 % à ce que l'on prévoyait.

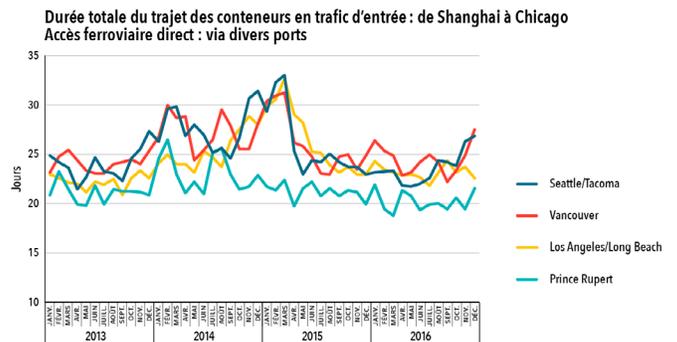
Temps de passage d'une extrémité à l'autre de la chaîne d'approvisionnement des conteneurs intermodaux²⁵

En dépit de certaines difficultés associées au temps passé par les conteneurs au Port de Vancouver (ce qui s'explique en partie par la reconfiguration de la gare de triage de Deltaport et par les difficultés opérationnelles que pose l'accès aux terminaux de la rive Sud), la compétitivité relative des ports de la côte Ouest du Canada, sur le plan des temps de déplacement d'une extrémité à l'autre, reste forte. Le temps de déplacement moyen d'une extrémité à l'autre (maritime-portuaire-ferroviaire) a été de 23,6 jours entre Shanghai et Chicago via le Port de Seattle/Tacoma, contre 24,5 jours via le Port de Vancouver, ce qui est inférieur de plus d'un jour à la moyenne triennale.

Les navires qui sont arrivés à l'heure (dans les huit heures) au Port de Vancouver en 2016, ont atteint 58 %, soit une amélioration

par rapport à la moyenne triennale de 50 %. L'arrivée des navires dans la fenêtre de temps prévu est particulièrement important pour un grand port comme Vancouver, étant donné que les arrivées tardives peuvent engendrer des encombrements dans les terminaux.

Le Port de Prince Rupert s'est à nouveau démarqué cette année par d'excellents résultats, puisqu'il a dépassé les ports de Los Angeles et Long Beach au chapitre du temps de déplacement d'une extrémité à l'autre pour la route commerciale reliant Shanghai à Chicago : 20,2 jours en moyenne en 2016 via Prince Rupert contre 23,2 jours via Los Angeles/Long Beach. Les résultats enregistrés par Prince Rupert en 2016 représentent une amélioration marquée par rapport à sa moyenne triennale de 21,8 jours.



Au Port de Montréal, le temps passé par les conteneurs d'importations a été inférieur de plus d'une demi-journée par rapport à l'an dernier et a été équivalents à la moyenne triennale. Ces temps plus courts se reflètent sur les temps moyens de déplacement des conteneurs entre Anvers et Chicago (via Montréal). En 2016, les temps enregistrés étaient tout juste inférieurs à la moyenne triennale (17,1 jours contre 17,3). À l'instar de la côte Ouest, le temps passé sur mer représente la majeure partie du temps de déplacement (soit près de 70 %).

Outre un service ferroviaire efficace, le Port de Montréal bénéficie également de services de chargement complets fiables et rapides vers les principaux marchés intérieurs. Les temps de déplacement par camion à destination de Toronto et Chicago ont été respectivement de 10 et 31 heures au cours des cinq dernières années.

²⁵ La mesure de temps de déplacement d'une extrémité à l'autre de Transports Canada englobe le temps de déplacement océanique depuis les principaux ports d'Asie et d'Europe, le temps passé dans les ports et le temps de déplacement sur terre (train et camion) vers les principales plaques tournants continentales comme Toronto et Chicago. Le morcellement de cet indicateur selon les tronçons maritimes, portuaires et intérieurs explique mieux l'importance relative de chaque mode de transport et permet de comprendre l'incidence des résultats d'un mode en particulier. Par exemple, les indicateurs révèlent que le tronçon maritime représente 60 à 65 % du temps de déplacement total pour les conteneurs qui se rendent de Shanghai au centre de l'Amérique du Nord par les ports de la côte Ouest. Il est important de le mentionner étant donné que le Canada compte exclusivement sur les transporteurs étrangers pour transporter les conteneurs et qu'il exerce donc très peu d'influence sur cette industrie.

Flux de trafic des voyageurs

Le trafic de voyageurs a affiché des hausses dans le transport aérien, ferroviaire et maritime (par traversier). En revanche, le nombre de véhicules franchissant la frontière entre le Canada et les États-Unis a diminué par rapport à 2015.

Secteur aérien

En 2016, les aéroports canadiens ont déclaré 140 millions de passagers embarqués et débarqués, soit une hausse de 5 % par rapport à 2015.

- 83,9 millions à bord de vols intérieurs
- 26,7 millions à bord de vols entre le Canada et les États-Unis
- 29,4 millions à bord d'autres vols internationaux

Entre 2007 et 2016, le trafic total des passagers aériens (embarqués et débarqués) a progressé de 32 %.

En 2016, près de 90 % du total des passagers aériens a transité aux 26 aéroports du Réseau national d'aéroports (RNA) du Canada, et des records ont été battus aux trois aéroports les plus importants.

- L'Aéroport international Pearson de Toronto a accueilli 42,3 millions de passagers (croissance annuelle de 6,7 %), soit 30 % du trafic passagers.
- L'Aéroport international de Vancouver a accueilli 21,4 millions de passagers (croissance annuelle de 8,9 %), soit 15 % du trafic passagers.
- L'Aéroport international Trudeau de Montréal a accueilli 15,4 millions de passagers (croissance annuelle de 4,6 %), soit 11 % du trafic.

Chaque année, le Bureau des douanes des États-Unis prédédouane plus de 12 millions de passagers à destination des États-Unis dans les huit plus grands aéroports du Canada en vertu de l'Accord aérien bilatéral sur le transport aérien. Lorsque le nouvel Accord bilatéral relatif au précontrôle dans les domaines du transport terrestre, ferroviaire,

maritime et aérien signé en 2015 entrera en vigueur, il sera possible d'appliquer les formalités de prédédouanement à tous les modes.

Secteur maritime

En 2016, les paquebots de croisière internationaux ont transporté près de 1,4 million de passagers dans les principaux ports canadiens, soit une hausse de 3,5 % par rapport à 2015, essentiellement à Vancouver (826 820 passagers), Halifax (238 200) et Saint John (143 900). BC Ferries, le plus grand exploitant de traversiers du Canada, a déclaré avoir transporté 6,7 millions de véhicules et 17,2 millions de passagers sur divers itinéraires, ce qui représente une hausse respective de 4,1 % et de 3,0 % par rapport à 2015.

Secteur ferroviaire

Le trafic annuel de voyageurs de VIA Rail a progressé de 4,1 % pour atteindre environ 4 millions de voyageurs en 2016. Il s'agit de la première hausse importante après une période de stagnation entre 2012 et 2015. Le nombre de voyageurs s'est élevé à 3,7 millions dans le couloir très fréquenté Québec-Windsor, augmentant de 4,3 % par rapport à 2015.

En 2016, 181 900 voyageurs ont emprunté le train pour franchir la frontière entre le Canada et les États-Unis, soit un chiffre pratiquement identique à 2015 (en baisse de 0,1 %). Ce nombre de voyageurs a affiché une tendance à la baisse au cours des cinq dernières années et a reculé de 3,8 % par rapport à 2012.

Secteur routier

En 2016, on a enregistré près de 52 millions de mouvements de véhicules automobiles dans les deux sens aux postes-frontières entre le Canada et les États-Unis, soit une baisse de 4,3 % par rapport à 2015. Ce repli est entièrement attribuable à une diminution de 8 % des véhicules canadiens qui ont franchi la frontière. En revanche, les véhicules américains qui ont franchi la frontière ont augmenté de près de 5 %, ce qui est sans doute attribuable à la baisse de la valeur du

dollar canadien durant cette période. Plus de 67 % des véhicules qui ont franchi la frontière en 2016 étaient immatriculés au Canada (en baisse par rapport au chiffre record de 87 % enregistré en 2013).

En 2015, les réseaux de transport en commun ont transporté 2,07 milliards de passagers, soit le même niveau par rapport à 2014.

Transports sûrs et sécuritaires

Le Canada bénéficie toujours d'un réseau de transport sûr et sécuritaire dont le taux d'accidents a été inférieur à la moyenne sur 5 à 10 ans pour tous les modes en 2016.

Secteur aérien

En 2016, 184 accidents d'aviation (en vertu du *Règlement de l'aviation canadien*) impliquant des aéronefs immatriculés au Canada ont été enregistrés, soit une baisse de 13 % par rapport à la moyenne de 2011-2015. Ces accidents ont fait 29 victimes, soit une baisse en comparaison aux 35 victimes enregistrées en 2015. Ce chiffre est inférieur à la moyenne quinquennale de 42.

En 2016, le Canada a poursuivi ses mesures en vue de faciliter le débit des marchandises et des voyageurs aériens légitimes tout en préservant le haut niveau de sûreté aérienne du Canada. En 2016, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) a procédé au contrôle de 60 millions de passagers et de leurs effets personnels à 89 aéroports du Canada, notamment les 26 aéroports du RNA.

Secteur maritime

Le Canada a un excellent bilan de sécurité et de sûreté dans le domaine du transport maritime. Compte tenu des milliers de navires qui empruntent les eaux canadiennes, on dénombre relativement peu d'accidents. En 2016, il y a eu 251 accidents à signaler impliquant au moins un navire immatriculé au Canada, soit une baisse par rapport à la moyenne décennale. On a également recensé 49 accidents survenus à des navires immatriculés à l'étranger dans les eaux canadiennes en 2016, soit une baisse

par rapport à la moyenne décennale. Il y a eu 164 victimes d'accidents de transport maritime commercial signalées au Canada au cours de la période 2007-2016, dont sept en 2016²⁶.

Secteur ferroviaire

En 2016, on a recensé 1 032 accidents ferroviaires, soit une baisse de 14 % par rapport à 2015. Ces accidents ont fait 65 victimes, soit 14 % de moins que la moyenne enregistrée au cours des cinq années précédentes.

Secteur routier

Au cours des 10 dernières années (2005-2014), les collisions routières qui ont fait des victimes ont régressé de 24 %, malgré la hausse du nombre de véhicules sur la route. Le taux de victimes a reculé de 1,5 à 0,8 au cours de cette période^{27,28}.

En 2016, les constructeurs ont émis 662 rappels de sécurité touchant au total 5 494 685 véhicules, pneus et sièges d'auto pour enfants au Canada. Sur ces rappels, 31 (ou 4,7 %) sont attribuables aux interactions de Transports Canada avec les constructeurs, ce qui concerne 20,3 % (1 113 605) du nombre total de rappels.

Transports écologiques

Dans l'ensemble, les émissions des gaz à effet de serre attribuables au secteur des transports sont demeurées stables depuis 10 ans, moyennant des baisses enregistrées dans le transport aérien et le transport maritime et des hausses dans le transport ferroviaire et le transport routier²⁹.

26 Donnée statistique fournie par le Bureau de la sécurité des transports (15 mars 2017).

27 Collisions ayant fait des victimes et des blessés.

28 Personnes tuées dans une collision routière à déclarer par tranche de 10 000 véhicules automobiles immatriculés.

29 Les émissions d'autres modes de transport (véhicules résidentiels, commerciaux et récréatifs hors route) sont inférieures à ce qu'elles étaient il y a 10 ans et elles représentent 8,8 % des émissions du secteur des transports en 2014.

Secteur aérien

En 2014, le secteur du transport aérien intérieur a émis 7,5 mégatonnes (Mt) d'équivalent dioxyde de carbone (eCO₂), soit 4,4 % des émissions de GES du secteur des transports. Au cours de la période 2005-2014, les émissions de GES du transport aérien intérieur ont reculé de 3,4 %, en dépit d'une hausse du trafic passagers³⁰.

L'efficacité énergétique du secteur s'est améliorée grâce à des mesures prises en vertu d'accords volontaires conclus avec le gouvernement du Canada depuis 2005 et mises à jour en 2015. Par rapport à 2014, les transporteurs aériens du Canada ont amélioré en 2015 leur rendement énergétique de 0,8 %. Cela représente une amélioration annuelle moyenne de 1,5 % par rapport à l'année de référence 2008, ou une amélioration cumulée de 10,1 % entre 2008 et 2015.

Secteur maritime

En 2014, le secteur maritime intérieur a émis 4,8 Mt d'eCO₂, soit 2,8 % des émissions de GES du secteur des transports. Au cours de la période 2005-2014, les émissions de GES du transport maritime intérieur ont régressé de 2,6 %, car les expéditeurs ont opté dans une plus grande proportion pour d'autres modes comme le camionnage et le train.

En 2016, le Programme national de surveillance aérienne a accumulé 1 886 heures de vol pour surveiller les trois côtes du Canada. Les équipages ont découvert 179 déversements d'hydrocarbures représentant 1 764 litres d'hydrocarbures dans l'eau. Les vols réguliers de surveillance aérienne ont nettement contribué à la diminution des rejets d'hydrocarbures à la mer, car les navires sont de plus en plus conscients que leurs activités illégales de pollution peuvent être détectées.

³⁰ Cela diffère des émissions du transport aérien intérieur déclarées dans le dernier rapport annuel sur le Plan d'action du Canada pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation. Cela s'explique par des différences au niveau de la portée et de la méthodologie entre ce rapport et les émissions officielles déclarées dans l'Inventaire canadien des gaz à effet de serre.

Secteur ferroviaire

En 2014, le secteur ferroviaire a émis 7,6 Mt d'eCO₂, soit 4,5 % des émissions de GES du secteur des transports. Les trains de marchandises ont représenté 98 % des émissions de GES du secteur ferroviaire. Malgré un meilleur rendement énergétique, un bond important du trafic marchandises a entraîné une augmentation de 14,1 % des émissions de GES du secteur ferroviaire en 2014 par rapport à 2005.

Secteur routier

En 2014, le secteur du transport routier a émis 142,6 MT d'eCO₂, ou 83,2 % des émissions de GES du secteur des transports et 19,5 % du total des émissions de GES du Canada.

Entre 2005 et 2014, les émissions de GES du transport routier ont augmenté de 3,1 %. Malgré une amélioration du rendement énergétique dans toutes les catégories de véhicules, cette hausse est attribuable aux facteurs suivants :

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

Les émissions de GES des véhicules de transport routier de marchandises ont augmenté de 14,0 % entre 2005 et 2014, pour passer de 48 à 55 Mt. Au cours de la même période, le transport routier des marchandises, mesuré en tonnes-kilomètres, a également augmenté d'environ 25 %.

Les émissions de GES des véhicules de passagers ont diminué de 2,7 % entre 2005 et 2014, pour passer de 90 à 88 Mt. Durant la même période, le trafic routier des passagers, mesuré en passagers-kilomètres, a augmenté d'environ 6 %.

Les règlements fédéraux ont abouti à un resserrement progressif des normes sur les émissions de GES pour les véhicules de tourisme et les camions légers des millésimes 2017 et postérieurs, en s'inspirant des normes en vigueur qui visent les millésimes 2011 à 2016.

Résultats financiers

Le bilan financier global des secteurs du transport aérien et maritime est resté solide avec une augmentation des recettes et des bénéfices et une diminution des dépenses.

Secteur aérien

Les transporteurs aériens canadiens ont encaissé en 2015 des recettes d'exploitation de 22,6 milliards de dollars, soit une hausse par rapport aux 22,3 milliards de dollars encaissés en 2014. Cela représente une hausse de 1,3 % sur 12 mois. Les dépenses d'exploitation ont reculé à 20,1 milliards de dollars, soit une baisse de 2,6 % entre 2014 et 2015. Cela est essentiellement attribuable à la chute des prix du carburant. La hausse des recettes et la baisse des dépenses d'exploitation ont abouti à un bénéfice d'exploitation de 2,5 milliards de dollars, soit une hausse de 49,7 % par rapport au bénéfice déclaré de 1,6 milliard de dollars en 2014.

Parmi les constatations financières importantes relatives à 2016, il faut mentionner :

- Air Canada a déclaré un bénéfice net de 876 millions de dollars sur des recettes de 14,7 milliards de dollars. Son BAIIA a été de 2,8 milliards de dollars et son bénéfice d'exploitation, de 1,3 milliard de dollars³¹.
- WestJet a déclaré un bénéfice net de 295,5 millions de dollars sur des recettes de 4,1 milliards de dollars. Son BAIIA s'est chiffré à 965,7 millions de dollars et son bénéfice d'exploitation, à 440,1 millions de dollars.
- Chorus Aviation, société mère de Jazz Aviation, a déclaré un bénéfice net de 111,8 millions de dollars sur des recettes de 1,3 milliard de dollars. Son BAIIA s'est chiffré à 253,6 millions de dollars et son bénéfice d'exploitation, à 151,5 millions de dollars.
- Pour l'exercice qui a pris fin le 31 octobre 2016, Transat A.T., voyageur propriétaire d'Air Transat, a déclaré une perte nette de

86,5 millions de dollars sur des recettes de 2,9 milliards de dollars³².

- Le loyer total des administrations aéroportuaires du Réseau national d'aéroports versé au gouvernement fédéral s'est chiffré à 314,5 millions de dollars en 2015, soit une hausse de 1 % par rapport à 2014.

En 2015-2016, les recettes des aéroports et des aérodromes de Transports Canada se sont chiffrées à 11,7 millions de dollars et les dépenses d'exploitation, à 28,2 millions de dollars.

Secteur maritime

En raison de l'abandon de l'Enquête financière des transporteurs par eau canadiens de Statistique Canada (publiée pour la dernière fois en avril 2010), on ne dispose pas de renseignements sur le bilan financier des transporteurs maritimes.

Les charges d'exploitation des ports dont la gestion est assurée par Transports Canada se sont chiffrées à 11,7 millions de dollars en 2015-2016, soit une hausse de 5 % par rapport à 2014-2015. En 2015-2016, Transports Canada a perçu environ 8,1 millions de dollars de recettes auprès de ces ports, soit une baisse de 7 % par rapport à 2014-2015.

Secteur ferroviaire

En 2016, les transporteurs ferroviaires canadiens de marchandises de catégorie I ont encaissé des recettes d'exploitation de 18,2 milliards de dollars. Cela représente une baisse de 5,7 % par rapport aux 19,3 milliards de dollars encaissés en 2015. Les dépenses d'exploitation ont régressé de 8 % en 2016 pour s'établir à 10,4 milliards de dollars. Cela a entraîné une baisse favorable du ratio d'exploitation qui est passé à 57,1 %.

Pour l'ensemble du réseau, le CN a encaissé 12 milliards de dollars de recettes d'exploitation en 2016, soit une baisse de 4,8 % par rapport aux recettes de 12,6 milliards de dollars encaissées en 2015. Les dépenses d'exploitation ont

³¹ Bénéfice avant intérêts, impôts et amortissement et coûts de restructuration ou de location.

³² Ces chiffres représentent le groupe dans sa totalité. Ce groupe ne déclare pas séparément les résultats d'Air Transat.

reculé de 8,2 %, passant de 6,7 milliards de dollars en 2015 à 7,3 milliards de dollars en 2016. Les coûts de main-d'œuvre et les avantages sociaux ont été la principale dépense, qui a diminué de 12,5 % pour passer de 2,4 milliards de dollars en 2015 à 2,1 milliards de dollars en 2016. Le bénéfice net a augmenté de 2,9 % pour passer de 3,5 milliards de dollars en 2015 à 3,6 milliards de dollars en 2016.

Pour l'ensemble du réseau, le CP a encaissé 6,2 milliards de dollars de recettes en 2016, soit une baisse de 7,5 % par rapport aux 6,7 milliards de dollars encaissés en 2015. Les dépenses d'exploitation ont reculé de 7,5 % pour passer de 4 milliards de dollars en 2015 à 3,7 milliards de dollars en 2016. La rémunération et les avantages sociaux, la plus importante dépense d'exploitation, a diminué de 14,3 %. Le bénéfice net a augmenté de 14,3 % pour passer de 1,4 milliard de dollars en 2015 à 1,6 milliard de dollars en 2016.

En 2015, VIA Rail Canada a déclaré des recettes de 297,8 millions de dollars et une perte de 280 millions de dollars. Le gouvernement fédéral a versé 280 millions de dollars de fonds d'exploitation et 97,9 millions de dollars de fonds d'immobilisations.

La même année, le Programme de contributions pour les services ferroviaires voyageurs a versé 11,2 millions de dollars de subventions à deux services ferroviaires voyageurs appartenant à des Autochtones, Keewatin Railway Company et Transport ferroviaire Tshiuetin³³.

Secteur routier

Aucune donnée n'est disponible quant au bilan financier du mode routier.

³³ Le financement d'Algoma Central Railway a pris fin conformément à la décision du Budget de 2013.

Aperçu, tendances et enjeux futurs

L'activité et la croissance économiques sont les vecteurs essentiels de la demande de transport, mais à moyen et à long terme, le réseau de transport du Canada est appelé à subir des changements en profondeur dans un contexte d'incertitude mondiale en lien avec les questions d'environnement, les préoccupations suscitées par la sécurité et la sûreté, les transformations socioéconomiques profondes et les technologies à évolution rapide. Le réseau de transport du Canada devra être bien positionné pour faire face aux occasions et aux défis fondamentaux qui l'attendent.

La demande de transport, à la fois en ce qui concerne les passagers et les marchandises, est fondamentalement liée à l'augmentation de l'activité économique et des revenus. Toutefois, dans ce contexte économique, la demande de transport subira sans doute l'influence d'autres facteurs importants à long terme qui modifieront la façon dont les gens choisissent de se déplacer et les besoins des entreprises pour ce qui est d'établir des liens avec les fournisseurs et les clients. Même si ces facteurs dépendent de la géographie particulière, de la démographie et des richesses naturelles du Canada, ils sont souvent d'une envergure mondiale. En particulier, le Canada se heurtera à des défis et à des possibilités qui obligeront les intervenants du secteur des transports à se tenir au courant des faits nouveaux dans une économie en perpétuel changement, de l'évolution des tendances sociodémographiques, des nouvelles technologies émergentes ainsi que des préoccupations croissantes suscitées par l'environnement, la sécurité et la sûreté.

En assurant le positionnement fructueux du réseau de transport du Canada pour lui permettre de mieux affronter ces défis et possibilités, on aura la garantie qu'il demeure l'un des réseaux les plus modernes et les plus efficaces du monde tout en continuant à être sûr, sécuritaire, fiable et respectueux de l'environnement.

Principales tendances dans le domaine des transports

Un certain nombre d'enjeux importants transformeront vraisemblablement et façonneront le transport des passagers et des marchandises au XXI^e siècle. Certains d'entre eux ont été mentionnés dans l'aperçu le plus récent des transports du Forum international des transports (FIT)³⁴.

Progrès technologiques et innovation

Le secteur des transports est littéralement transformé par les technologies émergentes et révolutionnaires qui ont de vastes répercussions économiques, sociales et environnementales. La rapidité et l'ampleur de ces changements dépassent les règlements et les politiques établis et obligeront les décideurs politiques à revoir ces conventions pour s'assurer que la croissance de ces technologies n'est pas entravée tout en continuant à appliquer des normes rigoureuses de sécurité et de sûreté.

On s'attend au cours des dix prochaines années à des percées profondes dans le domaine des véhicules automatisés et connectés (VA/VC) ainsi que des véhicules aériens sans pilote (UAV). Néanmoins, ces nouvelles technologies soulèvent de nombreuses questions qui défient les régimes

³⁴ Perspectives des transports du FIT 2017, publié le 30 janvier 2017.

de réglementation établis et qui obligent les planificateurs à revoir la manière dont ils conçoivent les infrastructures de transport et l'aménagement urbain.

De nouveaux acteurs font également leur entrée sur le marché des transports. Leurs modèles commerciaux novateurs et leurs solutions de mobilité transforment la façon dont les gens et les marchandises se déplacent et sont sur le point d'avoir de profondes répercussions sur le secteur des transports. Par exemple, des entreprises comme Amazon et Google étudient les possibilités de livraison par aéronef sans pilote et discutent de la technologie des véhicules automatisés.

La connectivité devrait également s'étendre à d'autres modes et applications pilotes, comme les communications entre les véhicules et les trains pour la sécurité des passages à niveau, et d'autres connexions susceptibles d'accroître l'efficacité des plaques multimodales, comme les ports. Pour ce qui est des infrastructures, l'évolution des mécanismes de télé-détection par satellite et de détection intelligente des infrastructures permettra de donner des alertes sur les comportements anormaux et les niveaux de détérioration, afin d'appuyer la maintenance préventive et d'améliorer la sécurité du réseau. Les technologies d'inspection automatisées dans l'industrie ferroviaire auront également des effets positifs sur l'augmentation de la capacité du réseau existant.

Par ailleurs, l'aperçu du FIT fait valoir que les nouvelles technologies de fabrication pourraient avoir de profondes répercussions sur les chaînes d'approvisionnement actuelles, qui, selon de nombreux experts en la matière, ont atteint leurs limites. En particulier, l'impression en trois dimensions pourrait aboutir à la fabrication localisée et au « rapatriement » des activités de fabrication en Amérique du Nord.

Transports écologiques

Comme on peut le lire dans le rapport du FIT, les efforts visant à respecter les cibles de réduction des émissions nationales fixées à la Conférence des Parties de Paris (CDP21) obligeront à recourir à un vaste éventail de leviers politiques pour éviter la demande de

transport inutile, faire évoluer les transports vers des options durables et améliorer l'efficacité des réseaux de transport.

L'électrification du réseau de transport devrait prendre de l'ampleur au cours des dix prochaines années, à mesure que les performances des batteries s'améliorent et que le coût de la technologie des batteries diminue. Néanmoins, l'ampleur de cette croissance reste incertaine et dépend de multiples facteurs, notamment des préférences des consommateurs, des prix relatifs du carburant et des infrastructures de chargement disponibles, entre autres. Les constructeurs automobiles continueront de concevoir un portefeuille de groupes motopropulseurs, notamment des véhicules électriques à batterie, des voitures hybrides rechargeables et des véhicules à piles à combustible à hydrogène, et ils devraient continuer d'apporter des améliorations aux moteurs, aux transmissions, à l'aérodynamique, à l'allègement des véhicules et aux accessoires afin d'améliorer le rendement énergétique des moteurs à combustion interne.

En outre, le passage progressif à une économie mondiale à faible intensité de carbone pointe à l'horizon et les changements qui se produisent dans le panier d'énergies de nombreux pays réduiront ou modifieront la demande d'hydrocarbures, en particulier le pétrole et le charbon. Cela pourrait se solder par des changements dans les structures commerciales existantes et les activités de transport connexes.

Facteurs sociaux, démographiques et économiques

Selon le FIT, les responsables des politiques de transport devront demeurer au fait des changements qui surviennent dans le comportement des consommateurs susceptibles d'influer sur la demande de transport. Cela pourrait se traduire par une accélération de la demande de biens numériques (p. ex., livres, musique), par une augmentation de la consommation localisée, en particulier en ce qui concerne la nourriture, et par l'émergence de l'économie du partage, qui pourrait se solder par des changements en profondeur dans le comportement et les dépenses des navetteurs.

L'aménagement d'infrastructures de transport se heurte à des défis croissants en raison du besoin d'acquiescer une légitimité sociale, en particulier dans les grandes plaques de transport qui se caractérisent par une forte densité de population et par un aménagement concurrentiel du territoire. Par exemple, certains ports de mer se heurtent à des pressions croissantes pour ce qui est de la pollution de l'air, de l'eau et des nuisances acoustiques, et à d'autres pressions visant à convertir les propriétés riveraines en usages résidentiels ou récréatifs. En outre, les points de vue et les paramètres sur l'aménagement varient dans tout le pays. Étant donné que le trafic a toutes les chances d'augmenter à l'avenir, les projets de renforcement de la capacité pourraient s'avérer difficiles à réaliser sans l'appui du public.

Par ailleurs, une population vieillissante entraîne le départ à la retraite d'un plus grand nombre de travailleurs, et les pénuries de compétences deviendront sans doute un problème à l'avenir. Le besoin de recruter, de former et de maintenir en poste des travailleurs dans le secteur des transports, en particulier dans les secteurs du transport maritime et du camionnage, augmentera sans doute parallèlement à la concurrence à l'endroit de travailleurs qualifiés.

Transports sûrs et sécuritaires

La sûreté demeure une préoccupation centrale face au nombre croissant de voyageurs nationaux et internationaux et à l'interconnectivité croissante du réseau international de transport. Même si les nouvelles technologies et les efforts déployés par tous les protagonistes du secteur des transports (pouvoirs publics, secteur privé et partenaires internationaux) ont rendu les déplacements plus sûrs que jamais, le terrorisme fait planer des menaces constantes sur le réseau de transport qui reste la cible privilégiée des terroristes.

La dépendance croissante à l'égard des technologies connectées et des communications par Internet (p. ex., les véhicules connectés et automatisés) a également ouvert la voie aux menaces liées à la cybersécurité. Pour lutter contre ce risque accru et protéger le réseau de transport, les logiciels et les technologies de cybersécurité renforcés évolueront au fur et à mesure que les paramètres de sûreté gagnent en

complexité.

C'est la raison pour laquelle les technologies et les méthodologies de sûreté des transports, notamment l'éducation et les nouveaux règlements, doivent constamment évoluer et s'adapter aux nouvelles menaces. De tels efforts et une telle vigilance seront indispensables à la sûreté du réseau.

Principales tendances dans le contexte du Canada

Progrès technologiques et innovation

Le Canada doit se positionner en fonction d'un avenir qui se caractérise par des technologies naissantes et révolutionnaires et par de nouvelles approches. La connectivité et l'automatisation auront de profondes répercussions sur le secteur des transports et sur l'économie dans son ensemble.

En 2016, pour la première fois au Canada, l'Ontario a autorisé la mise à l'essai de véhicules automatisés dans le cadre d'un projet pilote visant à automatiser la conduite automobile. Même si ces applications ne sont qu'un premier pas, cette décision prouve que les technologies évoluent rapidement.

MODERNISATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT DU CANADA

Dans le budget de 2017, le gouvernement propose de verser à Transports Canada 76,7 millions de dollars sur cinq ans afin de moderniser le réseau national de transport. Parmi les activités prévues, mentionnons :

- ▶ l'élaboration de règlements visant l'adoption sécuritaire des VC/VA et des UAV;
- ▶ la collaboration avec l'industrie, les provinces, les territoires et les municipalités pour reconnaître et éliminer les obstacles essentiels d'ordre technique, réglementaire ou politique et créer des projets pilotes;
- ▶ le renforcement de la capacité de Transports Canada à établir et à fournir les codes, les normes et les attestations dont l'industrie aura besoin pour utiliser en toute sécurité ces nouvelles technologies au Canada.

L'industrie automobile du Canada ne doit pas non plus se laisser distancer par l'évolution rapide des technologies automobiles.

En 2016, la société General Motors du Canada a annoncé qu'elle allait engager des investissements dans les logiciels et les commandes de véhicules autonomes, la sécurité active et la dynamique des véhicules, les plateformes d'infodivertissement et la technologie des véhicules connectés. De plus, la compagnie Ford du Canada Limitée a annoncé conjointement avec le gouvernement du Canada et le gouvernement de l'Ontario un investissement de 1,2 milliard de dollars qui renforcera la capacité de recherche et développement du Canada dans les installations actuelles, et qui créera de nouveaux centres de recherche et d'ingénierie axés sur la connectivité, l'infodivertissement, les modems embarqués, les modules passerelle, les technologies d'aide à la conduite et les véhicules autonomes.

Transports écologiques

Le secteur des transports est responsable de près du quart des émissions de gaz à effet de serre du Canada. Même si l'efficacité accrue, en particulier dans le secteur des usagers de la route, a des chances de réduire les émissions globales du secteur des transports, ce dernier continuera d'être avant tout dépendant des combustibles fossiles au cours des dix prochaines années. Parallèlement à l'augmentation de la demande, cela signifie que le secteur des transports doit contribuer dans une large mesure à l'atteinte des cibles de réduction des émissions nationales fixées à la CDP21. En 2016, avec le concours des provinces et des territoires, le gouvernement du Canada a lancé le Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques afin de réduire les émissions nationales de gaz à effet de serre (voir encadré ci-dessous).

Le Canada luttera contre les impacts environnementaux de la croissance ininterrompue des transports maritimes et aériens internationaux en poursuivant sa participation aux travaux de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation maritime internationale (OMI). Le Canada ne relâchera pas ses efforts visant à promouvoir les réalisations

récentes et d'autres grands jalons, comme l'accord conclu à l'OACI en octobre 2016 visant une mesure de marché pour l'aviation mondiale afin de lutter contre les émissions internationales de CO₂. Le Canada poursuivra également ses discussions à l'OMI, tandis qu'une convention internationale sur la gestion des eaux de ballast entrera en vigueur en 2017, laquelle déclenchera un régime mondial dont le but est d'atténuer les risques que posent les espèces aquatiques envahissantes et il mettra au défi la flotte mondiale d'acheter, d'installer et d'exploiter les nouvelles technologies pour répondre à ses besoins.

Le leadership du Canada contribuera à façonner l'élaboration de normes et d'autres démarches visant à atténuer les incidences environnementales des transports internationaux.

CADRE PANCANADIEN SUR LA CROISSANCE PROPRE ET LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Le cadre adopte une approche pancanadienne à l'égard de la tarification du carbone qui :

- ▶ incitera à recourir à des mesures peu coûteuses de réduction des émissions;
- ▶ favorisera l'adoption de solutions à faible production de carbone et de chaînes d'approvisionnement modernes et à bon rendement énergétique.

Parmi les principaux éléments qui façonnent le bilan environnemental du secteur des transports, il faut mentionner :

- ▶ des règlements plus stricts sur les émissions de GES pour les véhicules routiers neufs;
- ▶ des mesures réglementaires et autres pour améliorer la consommation de carburant;
- ▶ des investissements dans les infrastructures de transport, notamment les transports en commun, les carburants de remplacement et les infrastructures de chargement;
- ▶ l'évolution plus poussée des technologies de transport intelligentes et à faible production de carbone, comme les véhicules à émission zéro.

Facteurs sociaux, démographiques et économiques

Depuis 20 ans, la population canadienne a augmenté de plus de 20 % pour s'établir à 35 millions d'habitants en 2016. On s'attend à ce que la population augmente de 6 millions d'habitants d'ici à 2036. Tandis que les grands centres urbains absorbent le gros de cette croissance, les Nations Unies, par le biais de leurs Perspectives d'urbanisation dans le monde, prévoient que l'urbanisation au Canada atteindra 88 % en 2050, contre 83 % aujourd'hui, ce qui entraînera une augmentation de la demande de déplacements urbains et des risques de congestion. L'augmentation de la congestion urbaine pourrait également faire augmenter la demande de transports en commun. Selon l'indice du trafic 2016 TomTom, Vancouver occupe le rang de la ville la plus congestionnée du Canada, suivie de Toronto et de Montréal, avec des temps de trajet supplémentaires se situant entre 26 % et 34 %.

Le nombre croissant de personnes âgées au Canada affectera également la nature du transport des passagers en augmentant la nécessité d'offrir des transports plus flexibles et plus accessibles. En 2036, Statistique Canada prévoit que le nombre de Canadiens âgés de 65 ans et plus représentera 24 % de la population, contre 17 % en 2016.

Transports sûrs et sécuritaires

Le Canada a connu une décennie de taux d'accidents à la baisse dans tous les modes. Et pourtant, la croissance du trafic des marchandises et des passagers que l'on prévoit au cours des dix prochaines années risque de multiplier les risques d'accidents et d'incidents dans le réseau.

Les risques liés au transport de marchandises dangereuses persisteront sans doute, en particulier en ce qui concerne le pétrole brut transporté par train, en dépit de l'approbation de nouveaux oléoducs, notamment le prolongement du pipeline Trans Mountain jusqu'à la côte Ouest du Canada, et l'approbation du pipeline Keystone XL jusqu'à la côte du Golfe du Mexique aux États-Unis.

Par ailleurs, les risques qui se rattachent

à d'autres produits dangereux comme les piles au lithium, couramment utilisées dans les produits commerciaux et les biens de consommation augmenteront sans doute. Les piles au lithium posent un risque avéré de combustion spontanée, ce qui en fait un produit dangereux, en particulier lorsqu'elles sont transportées en vrac à bord d'aéronefs.

À l'avenir, le Canada devra soutenir la cadence de l'évolution des risques et adopter proactivement de nouvelles technologies, de nouveaux outils et d'autres mesures pour minimiser les risques, tout en veillant à ce que le réseau de transport reste efficace.

Perspectives économiques

Huit ans après la crise financière planétaire, la croissance économique mondiale devrait reprendre au cours des deux prochaines années, ce qui entraînera une augmentation de la demande de transport des marchandises et des passagers. Selon les prévisions du Fonds monétaire international (FMI) de janvier 2017, la croissance sera attisée par la reprise des marchés en développement, alors que les perspectives de croissance à moyen terme parmi les pays développés seront plus mitigées. La croissance économique mondiale devrait passer à 3,4 % en 2017 et à 3,6 % en 2018, contre 3,1 % en 2016 (chiffre estimatif).

La croissance alimentée par les exportations sur bon nombre des principaux marchés du Canada bénéficiera d'un raffermissement des perspectives économiques aux États-Unis. À moyen terme, l'économie du principal partenaire commercial du Canada devrait augmenter au taux de 2,5 % et atteindre un taux tout juste inférieur à 2 % par an jusqu'en 2025.

À court terme, la croissance sera particulièrement vigoureuse dans les pays de l'Asie de l'Est, l'économie de la Chine devant afficher un taux de croissance d'environ 6 % par an et celle de l'Inde, un taux se situant aux alentours de 7 %. Tandis que la Chine poursuit son virage vers une croissance endogène, l'Inde a pris la tête des pays à forte croissance depuis quelques années. D'ici à 2025, les perspectives de croissance des pays en développement devraient ralentir à mesure que la croissance démographique mondiale poursuit son ralentissement. L'Inde

devrait demeurer un leader de la croissance, avec un taux de croissance d'environ 6 %, tandis que la Chine connaîtra un taux de croissance de 5,5 %. Le taux de croissance pour l'ensemble de la région de l'Asie-Pacifique se situera dans la fourchette de 5 % par an au cours des dix prochaines années, ce qui stimulera la demande de services canadiens de transport des marchandises et des voyageurs.

Malgré la reprise aux États-Unis et l'expansion continue des marchés en développement, certains des principaux partenaires commerciaux du Canada devraient connaître une croissance plus lente. Signalons notamment que la croissance économique du Japon devrait rester très modérée au cours des dix prochaines années, à hauteur de 0,5 % à 1 %, alors que le taux de croissance de la zone euro devrait se situer en moyenne à 1,5 %. À l'instar de la plupart des pays développés sur le plan industriel, le ralentissement de la croissance démographique devrait limiter la croissance à long terme.

Selon ces perspectives, les prix des matières premières devraient amorcer une reprise au cours des quelques prochaines années. Même si les prix des produits forestiers ont recouvré la majeure partie des pertes essuyées récemment, il reste une marge de croissance dans le secteur des produits agricoles et des métaux et des minerais par rapport aux niveaux des prix du milieu de 2014. Du côté de l'énergie, après avoir atteint un plancher de 43 \$US en 2016, le cours du pétrole West Texas Intermediate devrait atteindre environ 64 \$US en 2021³⁵.

À l'échelle nationale, grâce à la reprise des prix énergétiques, le secteur pétrolier devrait retrouver la croissance tandis que les compagnies pétrolières se concentrent à nouveau sur l'expansion. La valeur du dollar canadien a chuté parallèlement aux prix du pétrole et du gaz ces dernières années, ce qui rend les produits canadiens plus concurrentiels à l'étranger et absorbe une partie du choc économique provoqué par la chute des prix des matières premières. Cette conjoncture devrait s'inverser au cours des prochaines années, grâce au rétablissement des prix des matières premières. Alors que

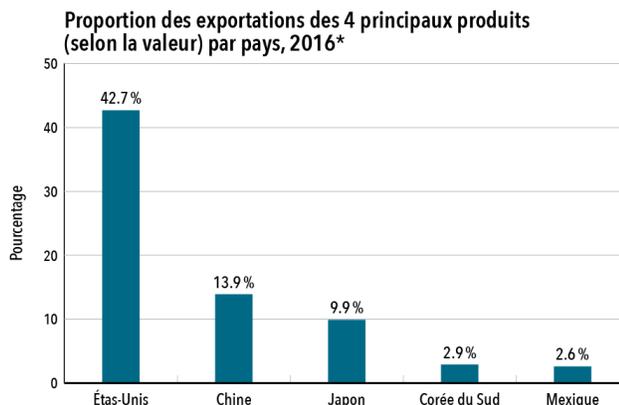
la remontée des prix des matières premières donnera un nouvel élan aux investissements et aux exportations du Canada à court terme, sur le front national, le pays se heurtera à des vents contraires à long terme à cause du ralentissement de la croissance démographique, qui a pour effet de progressivement réduire le taux de croissance économique. En dépit de ces difficultés nationales à plus long terme, la croissance aux États-Unis et la reprise de l'économie mondiale aideront le Canada à renforcer sa croissance au cours des prochaines années.

Perspectives des principales matières premières

De par son immensité, le territoire canadien regorge de richesses naturelles (p. ex., céréales, produits du bois, minéraux ou produits énergétiques). L'augmentation de la demande résultant de l'accroissement de l'activité économique dans les grands pays en développement et de la croissance économique des partenaires commerciaux traditionnels, crée des possibilités d'augmentation des échanges commerciaux et de prospérité économique pour les Canadiens.

Principaux marchés du Canada

Les États-Unis, soit le pays de destination de plus de 40 % de la valeur des principaux produits en vrac transportés en 2016, restera de loin le plus important partenaire commercial du Canada. Les États-Unis sont la principale destination des produits du bois, de la potasse et de l'énergie du Canada et sont un important marché d'écoulement des céréales.



* Quatre principaux produits : charbon, grain, potasse, produits du bois
Source : Base de données de Transports Canada sur le commerce

35 Enquête de décembre 2016 du ministère des Finances auprès des prévisionnistes économiques du secteur privé.

La classe moyenne chinoise en pleine croissance et les investissements dans les infrastructures stimuleront la demande de matières premières et de produits importés, et continueront d'attiser la croissance des exportations canadiennes. La Chine est actuellement le pays de destination de près de 14 % des principaux produits en vrac exportés et le principal marché pour les céréales canadiennes. D'autres grands partenaires du Canada pour les produits en vrac comme le Japon (charbon), le Mexique (céréales) et la Corée du Sud (charbon), devraient afficher un taux de croissance plus modéré. Cette hausse de la demande exerce déjà des pressions sur la capacité, l'accessibilité et la fluidité du réseau de transport du Canada, en particulier dans l'Ouest du pays.

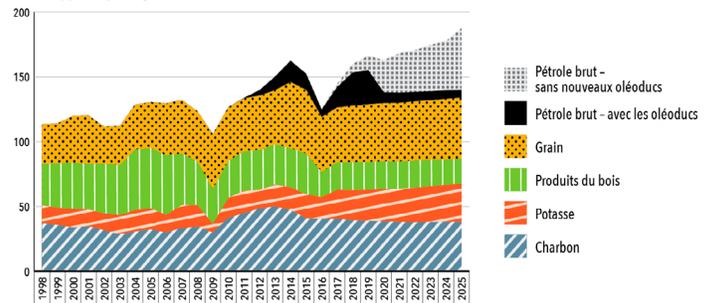
Pour tirer pleinement parti de la croissance prévue de la demande des matières premières, le Canada devra :

- s'assurer que les infrastructures de transport nécessaires sont en place pour avoir accès aux régions éloignées et nordiques;
- lutter contre la congestion pour assurer la circulation fluide des produits vers les marchés locaux et les principaux postes-frontières.

Principales marchandises transportées au Canada : aperçu de la demande ferroviaire

Les marchandises en vrac revêtent une grande importance pour l'économie canadienne. En 2016, les entreprises canadiennes produisant du charbon, du pétrole brut, des céréales, de la potasse et des produits du bois (les cinq premières marchandises en vrac) représentaient 25 % (124 milliards de dollars) du PIB des industries de production de biens.

Trafic ferroviaire au Canada - en millions de tonnes
Cinq principaux produits en vrac, 1998-2025



Source: Transports Canada, 2017. Base de données sur le trafic ferroviaire et prévision d'Analyse économique et des transports

Au cours des dix prochaines années, l'acheminement des principaux produits du Canada vers le monde entier continuera de représenter un défi à cause des volumes et des grandes distances et obstacles géographiques qui séparent les lieux de production des principaux centres de consommation. Même si le camionnage a toutes les chances de continuer à jouer un certain rôle à cet égard, les experts s'attendent à ce que le transport ferroviaire conserve son avantage économique pour le transport des marchandises en vrac sur grandes distances.

Entre 2016 et 2025, on s'attend à ce que le transport des cinq premières marchandises en vrac augmente de façon constante, attisé à moyen terme par la demande d'expédition par le train de pétrole brut et de produits du bois; et de potasse et de céréales à plus long terme. Nota : Faute de construire de nouveaux oléoducs ou si leur construction tarde trop, il se peut que les expéditions de pétrole brut par rail soient plus élevées que les projections actuelles de base en 2025.

Perspectives des passagers aériens

Au cours des dix dernières années, le nombre de passagers origine-destination au Canada a progressé en moyenne de 3,6 % par an pour atteindre 79 millions en 2015.

Durant cette période, la croissance la plus rapide s'est produite dans le secteur des vols internationaux, qui a affiché des gains annuels de 4,8 %. Les vols transfrontaliers et intérieurs ont progressé à des rythmes plus modérés de respectivement 3 % et 2,7 %. Durant cette période, le secteur des autres vols internationaux a accru sa part du nombre total de voyageurs qui est passée de 34,2 % en 2005 à 38,4 % en 2015.

La structure historique ci-dessus devrait persister avec le temps, essentiellement alimentée par la croissance intérieure du Canada et des régions de destination, de même que par l'augmentation des besoins en matière de déplacements du nombre croissant d'immigrants. En outre, la réaction des transporteurs aériens face à des facteurs comme la concurrence, le rôle des transporteurs à faibles coûts et la capacité des transporteurs à service complet à s'ajuster à l'évolution de la conjoncture du marché, joue un rôle dans les perspectives de croissance future des passagers.

Le nombre total de passagers origine-destination au Canada devrait passer de 79 millions en 2015 à 106 millions en 2025, ce qui correspond à une hausse annuelle moyenne de 3,1 %.

Au cours de cette période, la croissance la plus forte (3,9 %) devrait être enregistrée dans le secteur des autres vols internationaux qui dépend de la croissance des marchés émergents. De ce fait, une part de la croissance de ce secteur est attribuable aux voyageurs étrangers en provenance de marchés à croissance rapide qui accèdent à des tranches de revenu pour lesquels les voyages en avion sont une option accessible (p. ex., la Chine, l'Inde et le Brésil). De plus, à mesure que le monde est de plus en plus interconnecté, les voyages internationaux de loisir et d'affaires gagneront en popularité aux yeux des Canadiens.

La croissance des passagers intérieurs devrait ralentir à 2,1 % au cours de l'horizon 2016-2025, contre 2,7 % entre 2006 et 2015. Tandis que la croissance économique mondiale ralentit et que les tarifs commencent à subir des pressions, on prévoit que la croissance des voyages en avion sera moins rapide que ces dernières années. Par ailleurs, le vieillissement progressif de la population au cours de la décennie à venir aura pour effet de ralentir la croissance démographique du Canada par rapport à la décennie précédente.

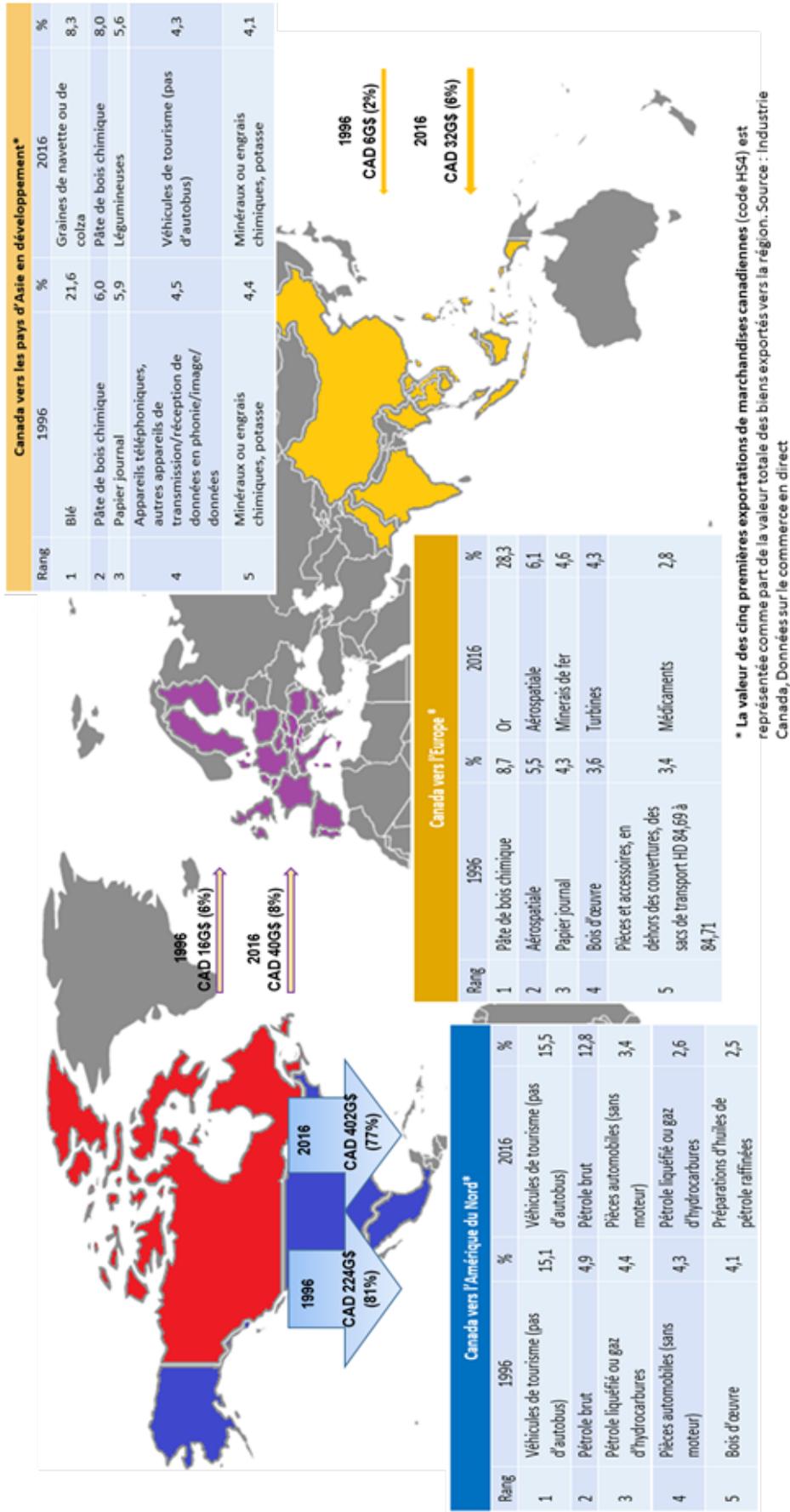
Malgré des résultats nationaux plutôt moroses, le marché dynamique des destinations soleil continuera de prendre de l'expansion, étant donné que les Canadiens plus âgés constituent un segment clé des voyages effectués l'hiver vers le sud des États-Unis et les Caraïbes. Le rétablissement du taux de change entre le Canada et les États-Unis, attribuable au rétablissement des prix de l'énergie, raffermira le pouvoir d'achat des Canadiens, ce qui devrait aboutir à de plus nombreux déplacements vers le sud à long terme. En attendant, un dollar canadien plus faible favorisera les voyages en provenance des États-Unis vers le Canada étant donné que le dollar des touristes américains « ira plus loin » au nord de la frontière.

La croissance des passagers transfrontaliers a été d'environ 3 % entre 2006 et 2015, et cette situation devrait demeurer essentiellement inchangée sur l'horizon 2016-2025. Devant la reprise de la croissance aux États-Unis et l'augmentation des revenus disponibles, on peut prévoir que la croissance restera stable. Par ailleurs, compte tenu des liens commerciaux étroits entre les Canadiens et les Américains, les voyages d'affaires resteront vigoureux entre les deux pays.

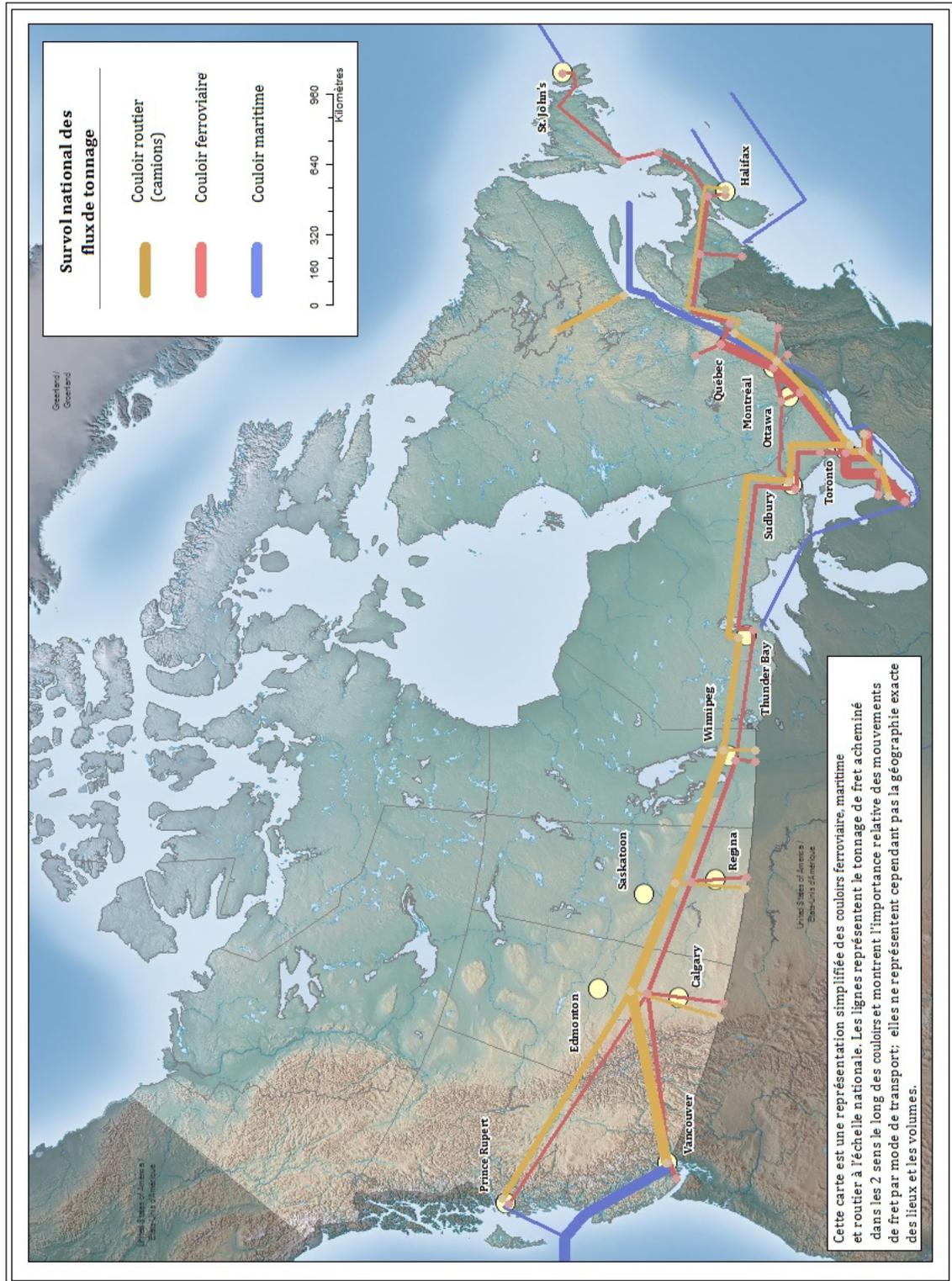
Figure 1 : Réseau de transport



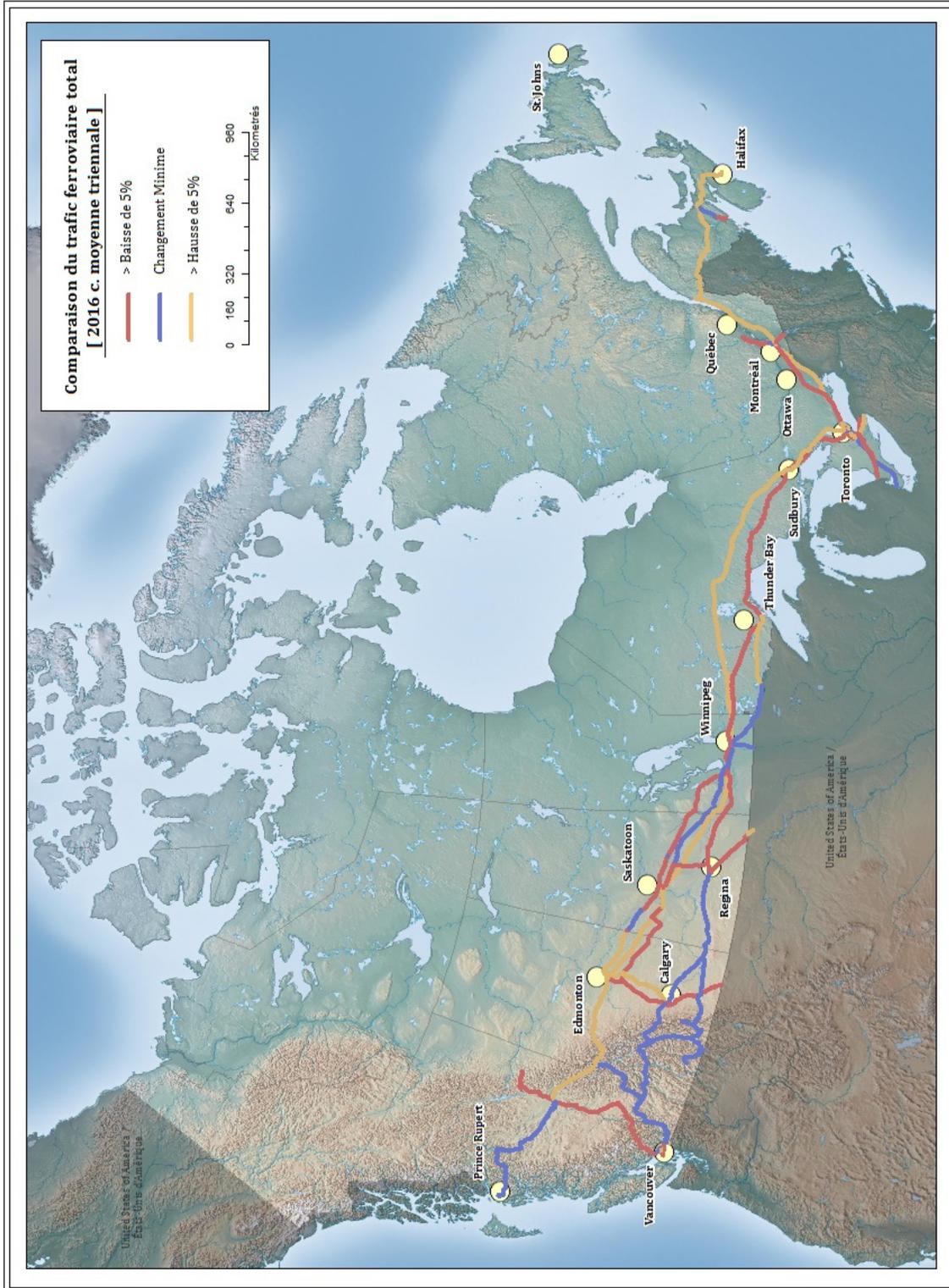
Figure 2 : Flux d'exportations de marchandises canadiennes par région



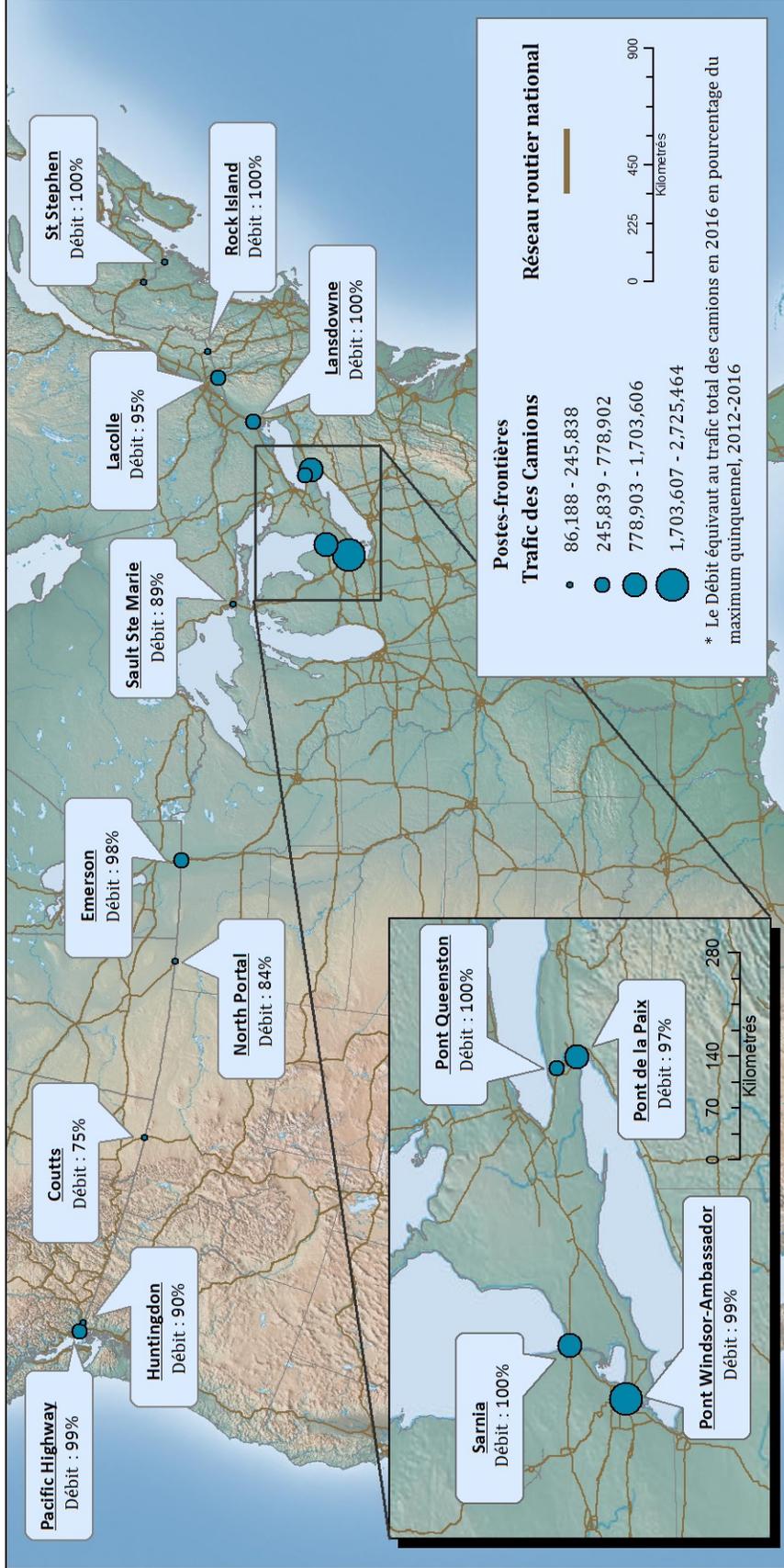
Carte 1 : Corridors de transport de marchandises



Carte 2 : Comparaison des débits du réseau ferroviaire – Trafic total 2016 comparé à la moyenne triennale



Carte 3 : Mesures du rendement des postes-frontières franchis par les camions – débits de circulation

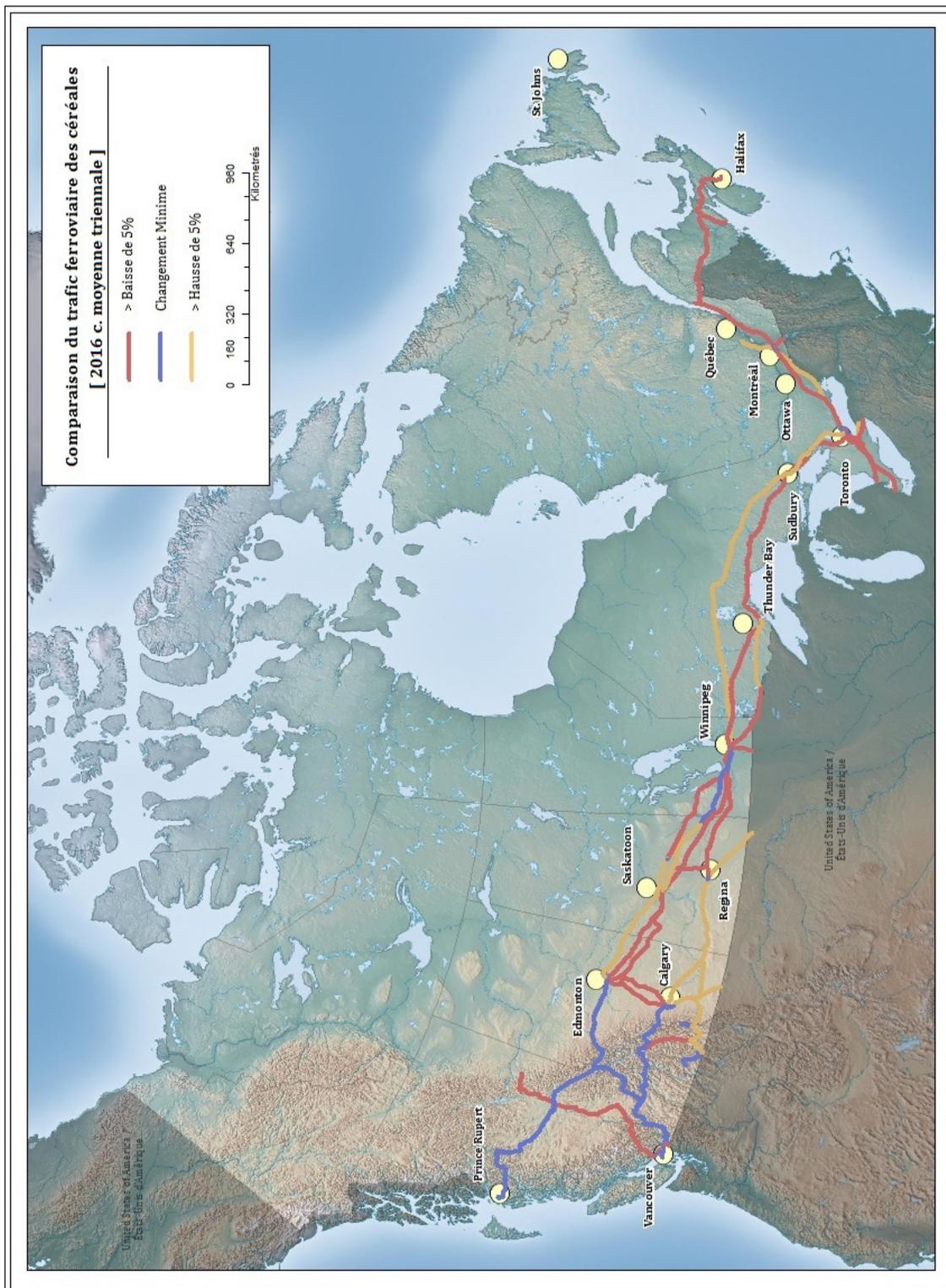


Débit du trafic des camions dans les deux sens – Principaux postes-frontières régionaux

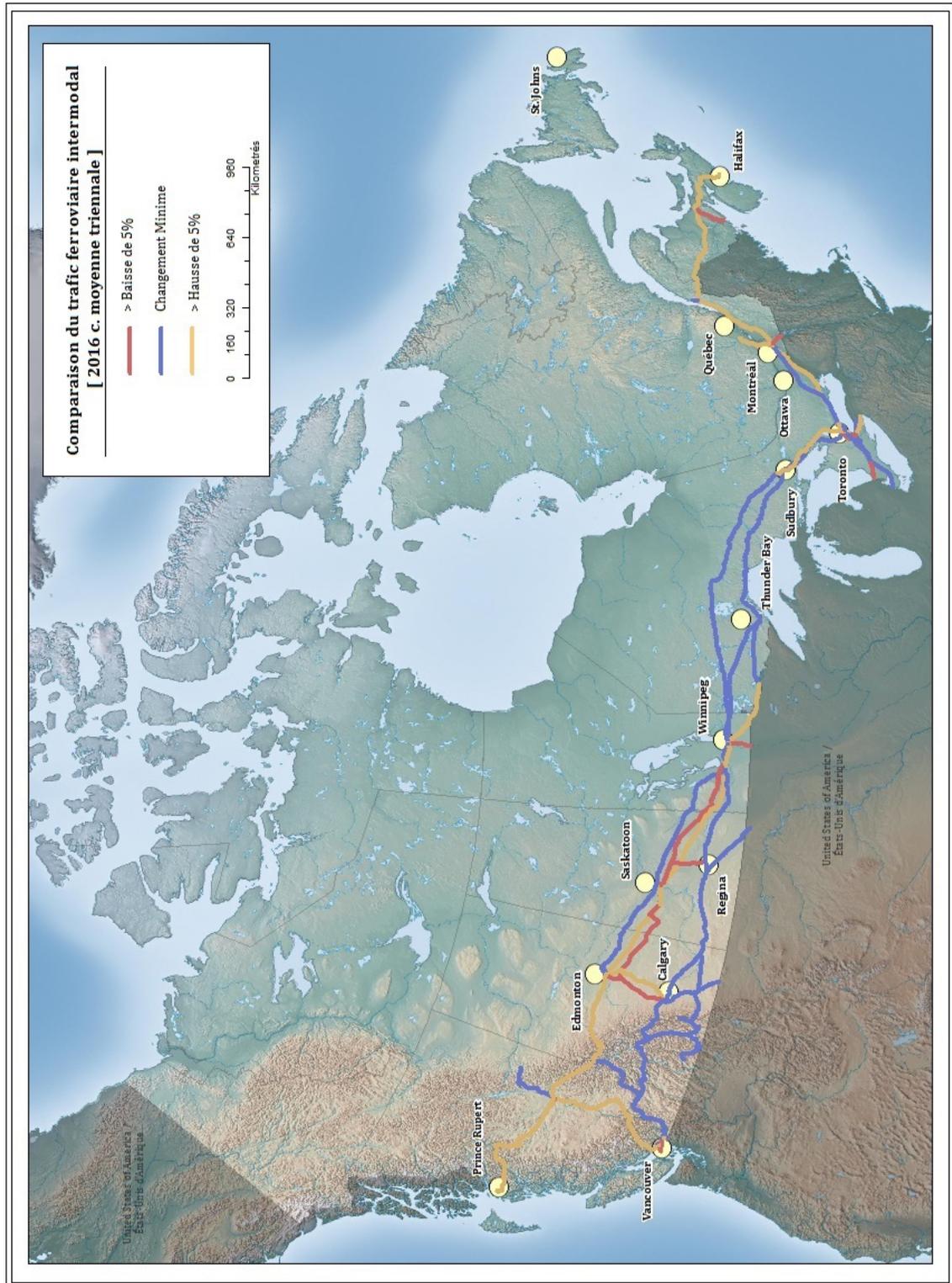
Année	Pacific Highway				Emmerson				Pont Ambassador				Pont Pearce				Lacolle			
	Trimestre				Trimestre				Trimestre				Trimestre				Trimestre			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
2012	89%	92%	93%	93%	93%	91%	96%	93%	100%	100%	89%	98%	100%	99%	90%	98%	100%	100%	93%	98%
2013	91%	94%	96%	97%	98%	94%	96%	97%	97%	97%	86%	100%	97%	99%	94%	99%	89%	93%	96%	99%
2014	92%	97%	100%	100%	97%	100%	97%	100%	89%	89%	83%	96%	98%	100%	100%	96%	85%	88%	94%	99%
2015	100%	100%	100%	98%	100%	91%	98%	98%	84%	84%	85%	96%	98%	96%	93%	100%	87%	95%	100%	100%
2016	94%	94%	97%	97%	99%	92%	100%	98%	96%	96%	100%	95%	98%	95%	92%	95%	88%	91%	94%	98%

Rouge – indication des valeurs du débit de la circulation des camions qui représentent le maximum trimestriel de ces cinq années
 *Remarque : Les erreurs d'arrondissement peuvent entraîner des incohérences, comme 99,7 signalé comme 100,0

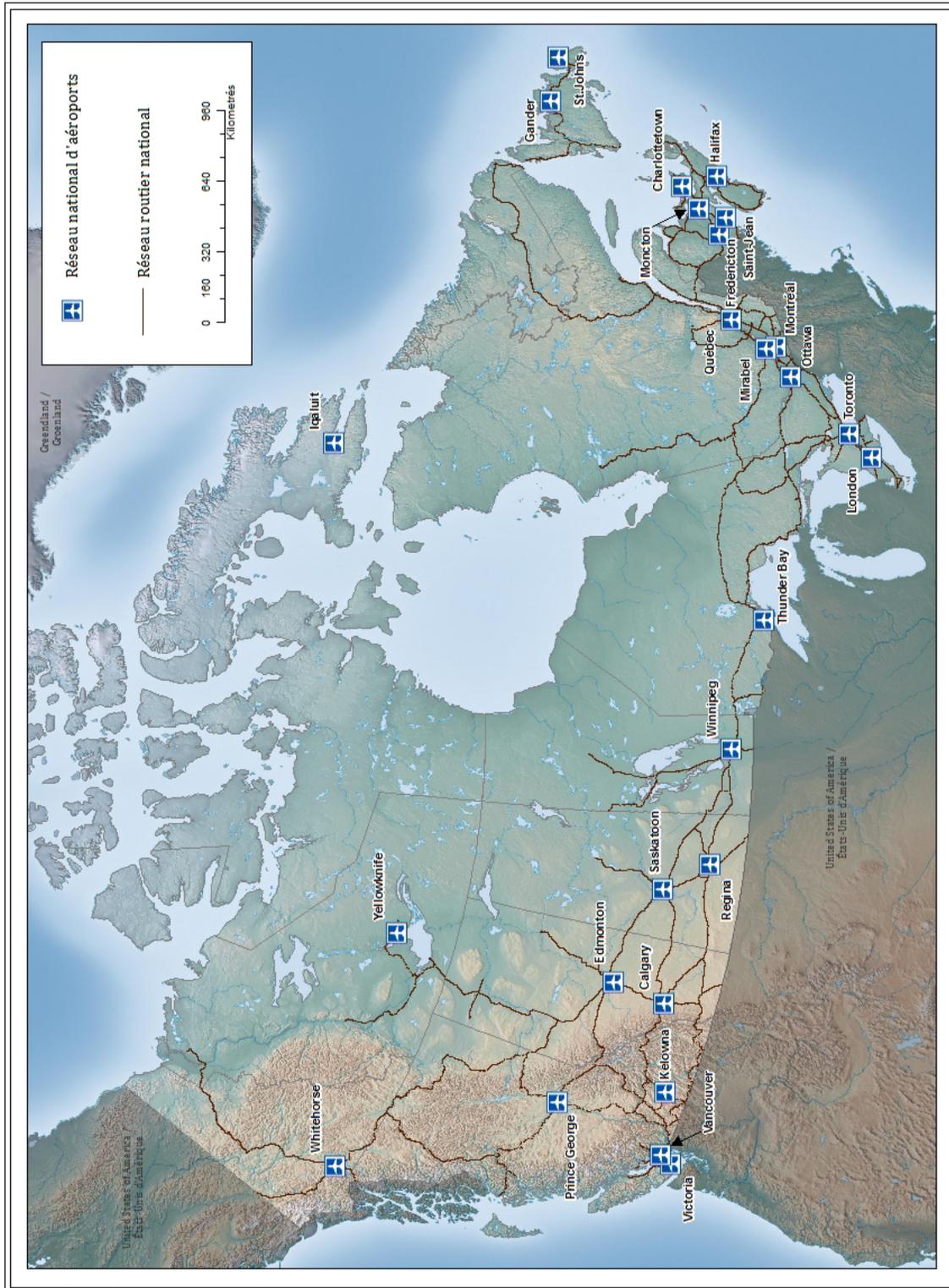
Carte 4 : Comparaison des débits du réseau ferroviaire – Trafic des céréales en 2016 par rapport à la moyenne triennale



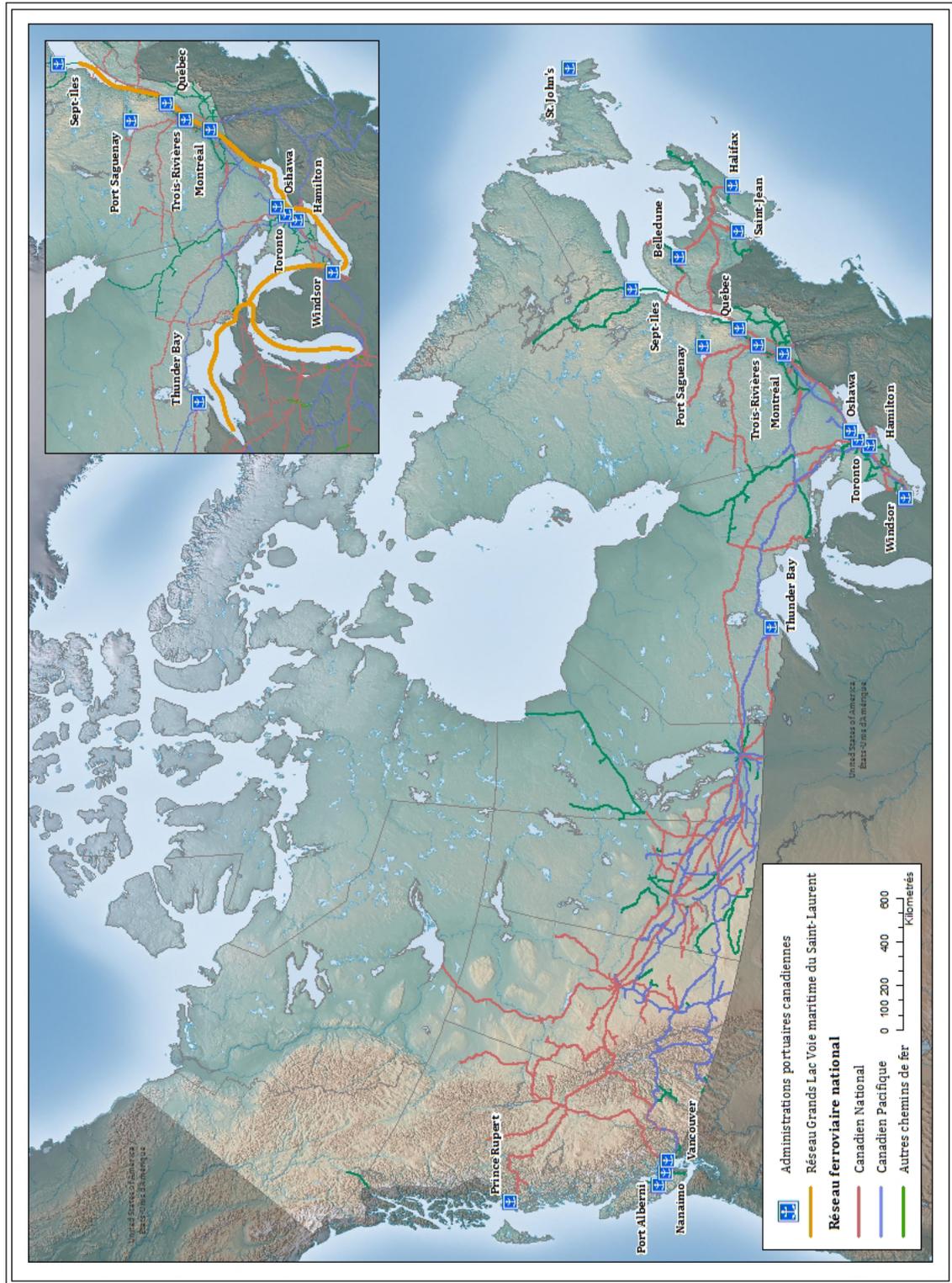
Carte 5 : Comparaison des débits du trafic intermodal – Trafic intermodal 2016 par rapport à la moyenne triennale



Carte 6 : Infrastructures routières et aériennes



Carte 7 : Infrastructures ferroviaires et portuaires



Annexe B : Liste des tableaux et figures de l'addenda

Les tableaux ci-dessous se trouvent dans l'Addenda statistique des Transports au Canada 2016 qui est disponible à <http://www.tc.gc.ca/fra/politique/anre-menu.htm>

Transports et économie

Général

- Tableau EC1 Indicateurs économiques, 2016
- Tableau EC2 Secteur du transport en pourcentage du PIB par province et territoire, 2013
- Tableau EC3 Dépenses de consommation finale des ménages consacrées aux transports, 2016

Commerce de marchandises

- Tableau EC4 Volume des marchandises transportées dans le cadre des échanges intérieurs, par secteur et mode de transport, 2006 - 2015
- Tableau EC5 Part des différents modes dans le commerce international du Canada, 2007 - 2016
- Tableau EC6 Part des différents modes dans le commerce entre le Canada et les États-Unis, 2007 - 2016
- Tableau EC7 Part des différents modes dans le commerce entre le Canada et les pays autres que les États-Unis, 2007 - 2016
- Tableau EC8 Commerce entre le Canada et les États-Unis selon les principaux courants d'échange, 2015 - 2016
- Tableau EC9 Exportations et importations du Canada selon l'origine, la destination et le mode de transport, 2016
- Tableau EC10 Commerce des marchandises du Canada - les 25 premiers partenaires, 2015 - 2016

Voyage et tourisme

- Tableau EC11 Voyages internationaux des résidents Canadiens, 2014 - 2015
- Tableau EC12 Motifs des voyages entre le Canada et les États-Unis, selon le mode de transport, 2015
- Tableau EC13 Motifs des voyages entre le Canada et outre-mer, par mode de transport, 2015

Main-d'œuvre

- Tableau EC14 Emploi dans le secteur des transports, 2007 - 2016
- Figure EC15 L'emploi dans les modes de transport au Canada, par catégorie d'âge, 2016
- Tableau EC16 Salaire hebdomadaire moyen par industrie de transport sélectionnée, 2007 - 2016
- Tableau EC17 Conflits de travail dans le secteur des transports, par mode de transport, 2007 - 2016

Performance des prix en transport

- Tableau EC18 Prix moyen du pétrole brut - dollars canadien et américain le baril, 2007 - 2016
- Tableau EC19 Prix de détail de l'essence ordinaire et du diesel routier - villes choisies, 2007 - 2016
- Tableau EC20 Prix des autres carburants de transport, 2007 - 2016
- Tableau EC21 Indicateurs des prix et de la production des entreprises de transport, 2011 - 2015
- Tableau EC22 Indicateurs d'efficacité, entreprises de transport, 2009 - 2014
- Tableau EC23 Structure des coûts des entreprises de transport, 2011 - 2014
- Tableau EC24 Résultats financiers des entreprises de transport, 2009 - 2015

Dépenses et recettes de transport des gouvernements

- Tableau G1 Sommaire de dépenses et recettes de transport, par niveau de gouvernement, 2006/07 - 2015/16
- Tableau G2 Dépenses et recettes de transport, par mode et par niveau de gouvernement, 2006/07 - 2015/16
- Tableau G3 Dépenses fédérales détaillées de transport, par mode et par ministère/agences, 2006/07 - 2015/16
- Tableau G4 Recettes des gouvernements perçues auprès des usagers des transports, 2006/07 - 2015/16
- Tableau G5 Sommaire des dépenses provinciales/territoriales de transport, par province/territoire, 2006/07 - 2015/16
- Tableau G6 Dépenses provinciales/territoriales détaillées, par mode et par province/territoire, 2006/07 - 2015/16

Environnement et énergie

- Figure EN1 Émissions de gaz à effet de serre, par secteur économique, 2014
- Figure EN2 Intensité des émissions de gaz à effet de serre provenant des secteurs d'utilisation finale, 2005 et 2014
- Tableau EN3 Consommation d'énergie, par type et mode de Transport, 2006 - 2015
- Tableau EN4 Total des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports, par mode, 2000 - 2020
- Tableau EN5 Tendances des émissions de polluants atmosphériques provenant du secteur des transports, par type de polluant, 2006 - 2015
- Figure EN6 Part attribuable au secteur des transports des émissions de polluants atmosphériques et des gaz à effet de serre, 2015
- Tableau EN7 Indicateurs clés du Programme national de surveillance aérienne, 2006 - 2007 à 2015 - 2016
- Tableau EN8 Émissions de gaz à effet de serre du secteur ferroviaire, par type d'opération, 2005 - 2014
- Tableau EN9 Consommation de carburant dans le secteur ferroviaire, 2006 - 2015

Sécurité et sûreté en transport

- Tableau S1 Résumé des statistiques relatives à la sécurité du transport aérien, maritime, ferroviaire, routier et du TMD, 2007 - 2016
- Figure S2 Accidents et taux d'accidents par mesure des activités dans les transports ferroviaire, routier, maritime et aérien

Événements ferroviaires

- Tableau S3 Chemins de fer de compétence fédérale, accidents et incidents, 2008 - 2016
- Tableau S4 Chemins de fer de compétence fédérale, accidents par province/territoire, 2008 - 2016
- Tableau S5 Chemins de fer de compétence fédérale, accidents aux passages à niveau ou résultant d'intrusions, 2008 - 2016

Événements routiers

- Tableau S6 Collisions, victimes et blessés de la route, et taux (par tranche de 10 000 véhicules immatriculés et milliard de véhicule-kilomètres), 2006 - 2015
- Tableau S7 Taux de victimes de la route (victimes et blessés par milliard de véhicule-kilomètres) par province et territoire, 2014 et 2015
- Tableau S8 Véhicules commerciaux et autres impliqués dans des collisions mortelles, par type de véhicule, 2010 - 2015
- Tableau S9 Victimes résultant de collisions de véhicules commerciaux et autres, par type de véhicule, 2010 - 2015
- Tableau S10 Victimes de la route par catégorie d'usagers, 2010 - 2015
- Tableau S11 Véhicules impliqués dans des collisions mortelles, par type de véhicule, 2010 - 2015

Événements maritimes

- Tableau S12 Événements maritimes, 2007 - 2016
- Tableau S13 Événements maritimes impliquant de petits bâtiments canadiens se livrant à des activités commerciales, 2007 - 2016
- Tableau S14 Événements maritimes impliquant de petits bâtiments canadiens se livrant à des activités de pêche commerciale, 2007 - 2016

Événements aériens

- Tableau S15 Accidents d'aviation impliquant des aéronefs assujettis au RAC et victimes, 2011 - 2016
- Tableau S16 Résumé des accidents d'aviation signalés au Bureau de la sécurité des transports, 2011 - 2016
- Tableau S17 Taux d'accidents des aéronefs immatriculés au Canada et assujettis au RAC, 2011 - 2016
- Tableau S18 Accidents impliquant des aéronefs assujettis au RAC, par province et territoire, 2011 - 2016

Événements impliquant des matières dangereuses

- Tableau S19 Accidents à signaler impliquant des marchandises dangereuses, par mode et phase de transport, 2005 - 2016
- Tableau S20 Nombre de morts et de blessés attribué directement aux marchandises dangereuses lors d'accidents à signaler, 2005 - 2016

Transport aérien

Aéroports

- Tableau A1 Nombre d'aérodromes au Canada, 2007 - 2016
- Tableau A2 Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires - dépenses par province/territoire, de 2007/2008 à 2016/2017
- Tableau A3 Performance financière des administrations aéroportuaires, 2015
- Tableau A4 Frais d'améliorations aéroportuaires (FAA) dans le Réseau national d'aéroports (RNA), 2006 - 2016
- Tableau A5 Droits pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA), 2002 - 2016
- Tableau A6 Les 10 aéroports canadiens les plus occupés concernant les mouvements d'aéronefs, 2005 - 2016

Aéronefs et permis

- Tableau A7 Licences détenues par les transporteurs aériens, en date du 31 décembre 2015 et 2016
- Tableau A8 Personnel de l'aviation civile - licences et permis par catégorie, en date de décembre 2016
- Tableau A9 Personnel de l'aviation civile - licences et permis par province/territoire, en date de décembre 2015 et 2016

Lignes aériennes et services

- Tableau A10 Total des recettes d'exploitation des transporteurs aériens canadiens, 2004 - 2014
- Tableau A11 Coût annuels de main-d'oeuvre par employé des transporteurs aériens canadiens, 2006 - 2015
- Tableau A12 Moyenne des sièges-kilomètres quotidiens régulier par transporteur aérien, secteur domestique, 2015 et 2016

Trafic de passagers

- Tableau A13 Concurrence sur les 25 liaisons aériennes intérieures les plus occupés au 31 décembre 2016
- Tableau A14 Les 20 aéroports canadiens les plus occupés concernant les passagers payants embarqués, 2007 - 2016
- Tableau A15 Les 10 aéroports canadiens les plus occupés concernant les passagers payants embarqués et débarqués, par secteur, 2007 - 2016
- Tableau A16 Volume de trafic acheminé par les transporteurs aériens canadiens, 2006 - 2015

Trafic de marchandises

- Tableau A17 Les 10 aéroports canadiens les plus occupés concernant le cargo payant chargé et déchargé, par secteur, 2007 - 2016
- Tableau A18 Exportations et importations aériennes selon la région du monde, 2015 et 2016
- Tableau A19 Principaux groupes de produits expédiés par avion dans le cadre du commerce international du Canada, 2015 et 2016

Transport maritime

Ports

Tableau M1	Classification des ports, en date du 31 décembre 2016
Tableau M2	Nombre de ports contrôlés et administrés par Transports Canada, par province, 2007 - 2016
Tableau M3	Situation de la cession des ports régionaux/locaux et des ports éloignés de Transports Canada

Profil financiers

Tableau M4	Situation financière des administrations portuaires canadiennes (APC), 2015
Tableau M5	Comparaison des résultats financiers des administrations portuaires canadiennes (APC), 2014 et 2015
Tableau M6	Résultats financiers des ports de Transports Canada, 2007/2008 à 2016/2017
Tableau M7	Résultats financiers des Administrations de pilotage, 2007 - 2016
Tableau M8	Résultats financiers de la Voie maritime du Saint-Laurent, 2006/2007 à 2015/2016

Flotte et pilotage

Tableau M9	Flotte immatriculée au Canada, selon le type de navire, 1996, 2006 et 2016
Tableau M10	Total des missions par Administration de pilotage et missions par pilote, 2007 - 2016

Trafic

Tableau M11	Tonnage total manutentionné par le réseau portuaire canadien, 2006 - 2015
Tableau M12	Transport de marchandises sur la Voie maritime du Saint-Laurent, 2006 - 2016
Tableau M13	Trafic sur la Voie maritime du Saint-Laurent, selon les produits, 2007 - 2016
Tableau M14	Trafic international des navires de croisière aux principaux ports canadiens, 2007 - 2016
Tableau M15	Trafic maritime intérieur et international du Canada manutentionné par les APC et d'autres ports, 2014 et 2015
Tableau M16	Part du tonnage transporté par des navires battant pavillon étranger dans le cabotage canadien, 2006 - 2015
Tableau M17	Échanges maritimes internationaux du Canada, par marché étranger, 2006 - 2015
Tableau M18	Échanges maritimes internationaux du Canada, par région canadienne et degré de conteneurisation, 2002 - 2011
Tableau M19	Ports les plus importants du Canada manipulant le fret conteneurisé international, 2006 - 2015
Tableau M20	Principales marchandises transportées dans les échanges maritimes internationaux du Canada, par marché, 2016
Tableau M21	Durée complète d'un voyage de Shanghai vers Toronto via les ports de la Colombie-Britannique utilisant le modèle de transport ferroviaire, 2010 - 2016
Tableau M22	Principaux indicateurs de performance pour des ports conteneurs intermodaux sélectionnés, 2016

Transport ferroviaire

Profil ferroviaire

Tableau RA1	Les chemins de fer au Canada, 2016
Tableau RA2	Recettes des chemins de fer, 2006 - 2015
Tableau RA3	Flotte ferroviaire, 2006 - 2015
Figure RA4	Vitesse moyenne des trains par mois, par transporteur ferroviaire, 2015
Tableau RA5	Tonne-kilomètres payantes par secteur ferroviaire, 2006 - 2015

Trafic - Marchandises

Tableau RA6	Caractéristiques du trafic total des chemins de fer, 2007 - 2016
Tableau RA7	Trafic reçu et expédié par les transporteurs canadiens de classe II, 2007 - 2016
Tableau RA8	Volume des exportations et des importations ferroviaires par produit, 2007 - 2016
Tableau RA9	Valeur des exportations et des importations ferroviaires par produit, 2007 - 2016
Tableau RA10	Mouvements de marchandises dangereuses dans le secteur ferroviaire, 2007 - 2016
Tableau RA11	Volume des exportations ferroviaires par province et territoire d'origine, 2007 - 2016
Tableau RA12	Valeur des exportations ferroviaires par port de sortie et part port de dénouement, 2007 - 2016
Tableau RA13	Volume des exportations et importations ferroviaires-maritimes, 2007 - 2016
Tableau RA14	Volume des exportations ferroviaires - maritimes par produit, 2007 - 2016
Tableau RA15	Trafic intermodal du CN et du CFCP par type de wagons, 2007 - 2016

Trafic - Passagers

Tableau RA16	Passagers et passagers - kilomètres transportés par VIA Rail Canada et les transporteurs de classe II, 2006 - 2015
--------------	--

Transport routier

Route

- Tableau RO1 Réseau routier national en 2015
Tableau RO2 Longueur du réseau routier public au Canada, 2016

Utilisation des véhicules légers et lourds

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

Camionnage - Profil et activité

- Tableau RO7 Nombre annuel de faillites d'entreprises de camionnage, par région, 2007 - 2016
Tableau RO8 Volume de trafic par les transporteurs canadiens pour compte d'autrui, 2011 - 2015
Tableau RO9 Commerce international du Canada par camion selon les groupes de produits, 2015 - 2016
Tableau RO10 Commerce routier entre le Canada et les États-Unis selon les postes frontaliers les plus fréquentés, 2015 - 2016
Tableau RO11 Les vingt principaux postes frontaliers franchis par les automobiles et autres véhicules, 2012 - 2016
Tableau RO12 Les vingt principaux postes frontaliers franchis par les camions, 2012 - 2016
Tableau RO13 Temps de traversée de frontières pour camions en direction du sud à frontières sélectionnés, 2016

Autocars - Profil et activité

- Tableau RO14 Recettes de l'industrie du transport en autocar selon le type de service, 2005 - 2014
Tableau RO15 Tendances à long terme du transport en commun - Passagers transportés et véhicule-kilomètres, 2006 - 2015
Tableau RO16 Composition du parc de véhicules de transport en commun, 2006 - 2015
Tableau RO17 Salaire annuel moyen dans l'industrie de l'autobus/autocar, 2005 - 2014
Tableau RO18 Indicateurs sélectionnés des systèmes provinciaux pour le transport urbain, 2015