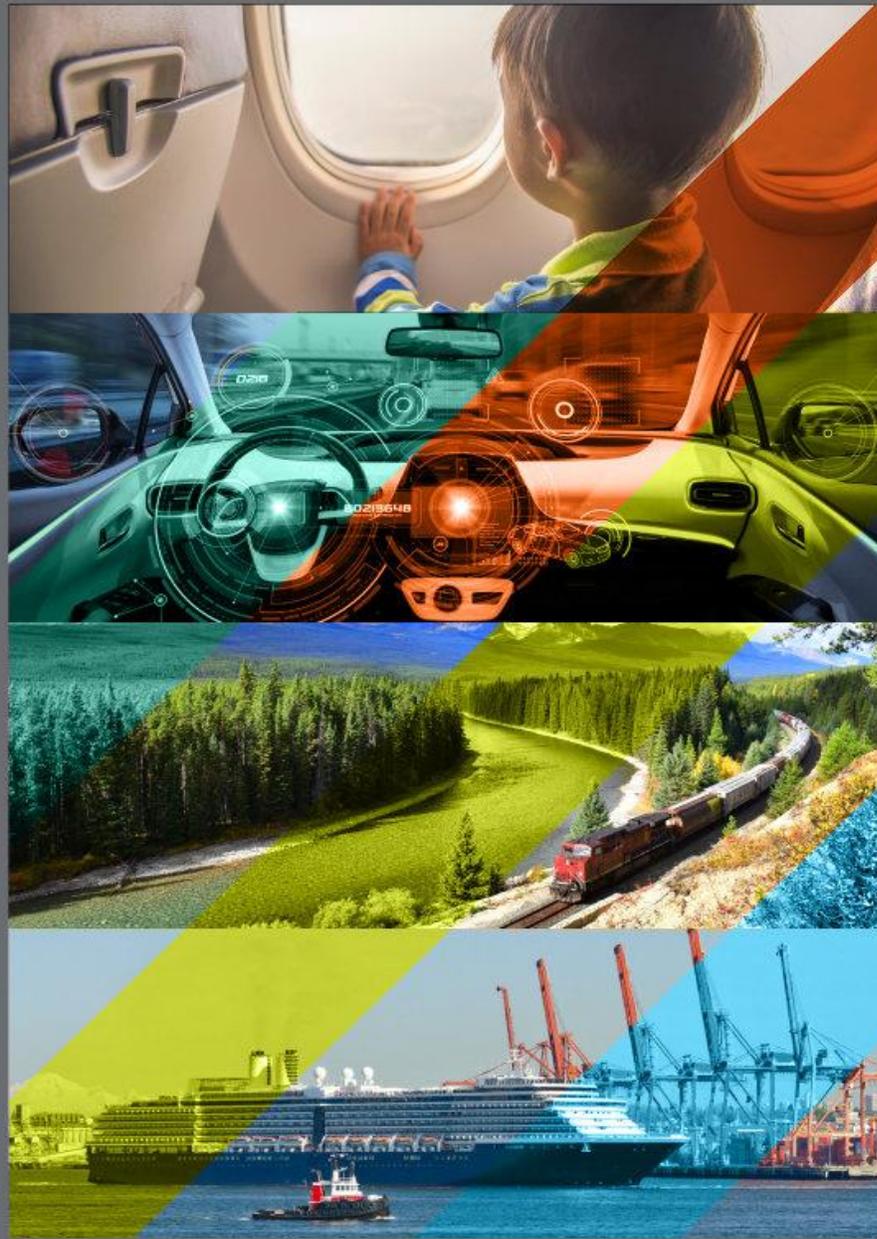


# Les Transports au Canada

Un Survol

# 2023



Transports  
Canada

Transport  
Canada

Canada

Sa Majesté le Roi du Canada, représenté par le Ministre des Transports, 2024.

This publication is also available in English under the title *Transportation in Canada 2023, Overview Report*.

TP No. TP 15388E

TC No. TC-1006006

Catalogue No. T1-21E-PDF

ISSN 1920-0846

Autorisation de reproduction.

Transports Canada autorise la copie et/ou la reproduction du contenu de cette publication pour un usage personnel et public non commercial. Les utilisateurs sont tenus de reproduire les documents avec exactitude, d'identifier Transports Canada comme source et de ne pas présenter la leur comme une version officielle ou comme ayant été produite avec l'aide ou l'approbation de Transports Canada.

Pour demander l'autorisation de reproduire le matériel de cette publication à des fins commerciales, veuillez remplir le formulaire web suivant : <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/demande-affranchissement-droit-auteur>

Ou contacter : [TCcopyright-droitdauteurTC@tc.gc.ca](mailto:TCcopyright-droitdauteurTC@tc.gc.ca)

Une version électronique de cette publication est disponible à l'adresse suivante : [Rapports annuels sur les transports au Canada](#)

<b>Préface</b> .....	<b>4</b>
<b>Message du ministre</b> .....	<b>4</b>
<b>Faits Saillants</b> .....	<b>7</b>
<b>Objet du présent rapport</b> .....	<b>8</b>
<b>Le rôle des transports dans l'économie</b> .....	<b>10</b>
<b>Soutenir l'économie</b> .....	<b>10</b>
<b>Soutenir le commerce</b> .....	<b>11</b>
<b>Aperçu modal et développements politiques récents</b> .....	<b>13</b>
<b>Réseau aérien</b> .....	<b>13</b>
<b>Réseau maritime</b> .....	<b>18</b>
<b>Réseau ferroviaire</b> .....	<b>26</b>
<b>Réseau routier</b> .....	<b>31</b>
<b>Transport de marchandises dangereuses</b> .....	<b>36</b>
<b>Bureau national de la chaîne d'approvisionnement</b> .....	<b>37</b>
<b>Performance du système</b> .....	<b>38</b>
<b>Fret</b> .....	<b>38</b>
<b>Transport maritime</b> .....	<b>39</b>
<b>Transport ferroviaire</b> .....	<b>40</b>
<b>Transport routier</b> .....	<b>41</b>
<b>Transport de fret aérien</b> .....	<b>42</b>
<b>Chaînes d'approvisionnement</b> .....	<b>42</b>
<b>Rendement du secteur du transport des passagers</b> .....	<b>46</b>
<b>Taux d'incidents et d'accidents</b> .....	<b>48</b>
<b>Émissions de gaz à effet de serre</b> .....	<b>49</b>
<b>Tendances et perspectives</b> .....	<b>53</b>
<b>Tendances en matière d'innovation</b> .....	<b>53</b>
<b>Facteurs influençant le transport</b> .....	<b>55</b>
<b>Récupération</b> .....	<b>57</b>
<b>Croissance de la demande et perspectives</b> .....	<b>58</b>

## MESSAGE DU MINISTRE

L'HONORABLE

PABLO RODRIGUEZ



MINISTRE DES TRANSPORTS

L'année a été très chargée pour le ministère et pour moi personnellement depuis que je suis devenu ministre en juillet.

Alors que le secteur de l'aviation au Canada continue de connaître une augmentation de l'activité depuis la pandémie, le ministère a pris des mesures pour s'assurer que les voyageurs subissent le moins de perturbations possible.

Une étape importante a été l'introduction de la *Loi sur l'amélioration de la transparence et de la responsabilité dans le système de transport*. Cette loi nous permettrait de créer des règlements qui exigeraient que les aéroports et autres opérateurs au sein des aéroports créent des normes de service pour leur partie du voyage des passagers et qu'ils publient leurs performances par rapport à ces normes. La loi apporterait également des modifications à la *loi sur les transports au Canada* afin d'aider à réaliser un Canada sans obstacles pour les personnes handicapées.

Une autre mesure que nous avons prise cette année a été de proposer des amendements à la *loi sur les transports au Canada* afin d'améliorer les droits des passagers aériens et de simplifier le processus de résolution des plaintes. Nous avons investi 30 millions de dollars dans la construction d'une installation de prédédouanement pour les États-Unis à l'aéroport Billy Bishop de Toronto, nous avons travaillé en étroite collaboration avec nos partenaires de l'ACSTA pour lancer un programme de voyageurs vérifiés dans les principaux aéroports du Canada, et nous avons augmenté le financement de l'ACSTA afin de réduire les retards.

Le plan d'action climatique de l'aviation a progressé grâce au nouveau groupe de travail sur l'aviation durable, codirigé par Transports Canada et le Conseil national des lignes aériennes du Canada. Ce groupe de travail est chargé de superviser et d'assurer la mise en œuvre du plan d'action et est composé de représentants de tous les niveaux de gouvernement, d'universités, d'associations industrielles et d'organisations non gouvernementales.

Nous avons également annoncé la première proposition de réglementation canadienne en matière de sécurité des drones pour les opérations au-delà de la ligne de visée, ainsi que de nouvelles mesures visant à soutenir les lancements spatiaux commerciaux au Canada. Dans le cadre de l'Initiative sur la sécurité aérienne, nous continuons à travailler avec nos partenaires du monde entier pour améliorer la sûreté et la sécurité des compagnies aériennes commerciales qui voyagent dans des zones de conflit ou à proximité de celles-ci. Cette année, nous avons organisé le troisième Forum sur la sécurité aérienne en collaboration avec les Pays-Bas.

Dans le secteur maritime, Transports Canada a continué d'améliorer son système de sécurité maritime, qui est déjà le meilleur au monde. Nous avons annoncé le Programme de corridors maritimes verts, qui contribuera à accélérer le passage à des carburants et à des technologies à émissions nulles ou quasi nulles. Lors de la COP28, nous avons signé un protocole d'entente pour la mise en place d'un corridor de navigation écologique entre la côte ouest du Canada et les ports des Émirats arabes unis, de la Corée et du Japon.

Dans le cadre du Plan de protection des océans du Canada, nous avons réalisé plusieurs investissements pour rendre la navigation maritime plus sûre, protéger davantage les écosystèmes marins et améliorer la façon dont nous prévenons les accidents maritimes et y répondons. Nous avons annoncé le financement du Programme d'innovation pour les eaux de ballast afin de réduire davantage la propagation des espèces aquatiques envahissantes dans la région des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent. Nous avons également financé des projets d'enlèvement de bateaux abandonnés et d'épaves dans des communautés locales à travers le pays. Nous avons étendu le Programme de formation dans le domaine maritime au *Western Arctic Marine Training Consortium* (WAMTC) à Hay River (T.N.-O.), ce qui continuera à contribuer à attirer, former et employer un large éventail de candidats dans l'industrie maritime.

Nous avons également entamé la construction d'un nouveau hangar pour le Programme national de surveillance aérienne à Iqaluit, afin de mieux soutenir les opérations dans le Nord. Enfin, nous avons continué à intégrer officiellement les connaissances et l'expertise autochtones dans le système de sécurité maritime, tout en progressant vers un régime réglementaire plus moderne et rationalisé qui respecte ou dépasse les normes internationales.

De plus, le *Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* a été publié dans la Gazette du Canada. Des consultations ont eu lieu à l'automne sur les approches visant à moderniser le règlement.

Dans le secteur ferroviaire, nous continuons à travailler sur le contournement de Lac-Mégantic, dans le but d'éviter qu'une telle tragédie ne se reproduise. C'est pourquoi, en décembre, nous avons proposé des modifications au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, qui réduiront davantage le risque d'accidents dans tout le pays. Nous avons également lancé une base de données en ligne obligatoire pour les personnes et les organisations concernées par les marchandises dangereuses, ce qui nous permettra de disposer d'informations plus actuelles, plus précises et plus complètes.

Nos travaux sur le dossier des trains à grande fréquence ont également progressé, car nous cherchons à doter les Canadiens d'un système de transport ferroviaire de passagers de classe mondiale entre Québec et Toronto. En février, nous avons lancé la procédure de demande de qualification et, par la suite, plusieurs groupes ont été invités à passer à l'étape suivante de la procédure de passation de marché, à savoir la phase de demande de proposition. Celles-ci seront évaluées plus tard dans l'année et le gagnant devrait être annoncé à la fin de l'automne.

Parallèlement, le Fonds national des corridors commerciaux, doté de plusieurs milliards de dollars, a continué de financer un large éventail de projets visant à améliorer la solidité, l'efficacité et la résilience de nos chaînes d'approvisionnement. En facilitant l'acheminement des matières premières et des biens de consommation là où ils doivent être, et quand ils doivent l'être, le fonds continue d'investir dans les actifs de transport essentiels qui soutiennent les améliorations apportées aux routes, aux chemins de fer, aux voies aériennes et aux voies de navigation maritime ont fait progresser les infrastructures essentielles le long des routes, ainsi que dans les ports, les gares de triage et les autres centres de transport d'un océan à l'autre. Nous avons également lancé le Bureau national de la chaîne d'approvisionnement en décembre, répondant ainsi à une recommandation clé du rapport 2022 du groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement.

Enfin, compte tenu de la transition en cours entre les moteurs à combustion interne et les véhicules zéro émission ou les VZE, Transports Canada a poursuivi son travail en réduisant les obstacles à l'entrée, en construisant un réseau complet de stations de recharge et en soutenant la fabrication de VZE et de batteries de pointe. Nous proposons également des incitations à l'achat pour faire baisser le prix des

VZE, ainsi qu'une déduction fiscale accélérée pour les entreprises. Dans le cadre d'une autre initiative écologique, nous avons annoncé la création, en mai 2023, d'un corridor binational pour les carburants de substitution entre le Canada et les États-Unis.

Cela fait beaucoup de projets achevés et en cours. Pour moi-même et les excellents employés de ce ministère, ces mesures ne sont qu'un début. Au cours des prochains mois, nous prévoyons d'en faire encore plus, car il est toujours possible de faire mieux, et notre ambition est de rendre le réseau de transport du Canada aussi solide, efficace et résilient qu'il peut l'être. Les Canadiens ne méritent rien de moins.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués,

L'honorable Pablo Rodriguez

Ministre des transports

## FAITS SAILLANTS

---

En 2023, le secteur des transports du Canada a démontré son rôle économique vital. Malgré les défis nationaux et internationaux, le secteur a transporté des marchandises d'une valeur de 1,54 billion de dollars, soit une augmentation de 1,3 % par rapport à 2022.

Les tensions géopolitiques, les conflits armés, les conflits de travail et les perturbations liées au climat ont mis en évidence la résilience de la chaîne d'approvisionnement du Canada en 2023. Ces pressions externes, associées à une inflation et à des taux d'intérêt relativement élevés, ont entraîné des fluctuations marquées des volumes de fret dans les ports du Canada. Les volumes de fret conteneurisé (principalement des produits manufacturés importés) ont diminué de 14,5 %, tandis que les volumes de fret non conteneurisé (principalement des produits en vrac exportés) ont augmenté de 8,1 %. Ces forces ont eu un impact particulier sur les ports de Vancouver et de Prince Rupert, qui ont dû faire face à une grève des débardeurs et à une saison des feux de forêt particulièrement sévère.

Les réseaux ferroviaires et routiers ont réalisé de très bonnes performances dans un environnement opérationnel difficile. Les compagnies ferroviaires ont signalé une augmentation de 5,3 % des volumes transportés de marchandises en vrac telles que les céréales et le charbon. Le transport routier a également fait preuve de résilience, le nombre de passages de camions aux frontières ayant augmenté de 1,3 % par rapport à l'année précédente, ce qui témoigne de la fluidité des mouvements à travers nos frontières terrestres, essentielle pour les échanges avec notre principal partenaire commercial, les États-Unis.

Le secteur du transport aérien de passagers a poursuivi sa trajectoire de reprise post-pandémique, atteignant presque la demande d'avant la pandémie. Les principales compagnies aériennes canadiennes ont transporté plus de 7 millions de passagers en juillet, soit une hausse de 13 % d'une année sur l'autre. Les départs aériens au cours du dernier trimestre ont approché 98,6 % des niveaux de 2019, reflétant le retour continu des voyages internationaux.

Le Canada continue de disposer de l'un des systèmes de transport les plus sûrs et les plus sécurisés au monde. Les accidents de la route ont diminué régulièrement au cours des dix dernières années, alors que le nombre de véhicules en circulation a augmenté. Dans le secteur aérien, 136 accidents impliquant des aéronefs immatriculés ont été enregistrés, soit 13 % de moins que la moyenne quinquennale de 157. Le secteur ferroviaire a poursuivi sa tendance à la baisse du nombre d'accidents, enregistrant 913 accidents en 2023, soit 13 % de moins que la moyenne quinquennale de 1 045.

Le secteur des transports au Canada a également fait des progrès notables dans la réduction de son impact sur l'environnement. En 2021 (l'année la plus récente pour laquelle nous disposons de données complètes), les émissions ont diminué de 11,8 % par rapport aux niveaux de 2019 en raison de la réduction de l'activité résultant des restrictions de voyage liées à la pandémie. Dans ce contexte plus large, le secteur du transport routier représentait 118 mégatonnes d'équivalent dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>e), soit 79 % des émissions du secteur et 18 % de l'ensemble des émissions nationales.

En résumé, les performances du secteur des transports au Canada en 2023 sont les suivantes :

- des améliorations progressives dans certains modes, comme l'air,
- l'adaptabilité dans d'autres, comme le rail et la route, et
- la résilience globale face aux perturbations liées au travail et au climat

Le secteur a continué à jouer un rôle essentiel pour soutenir la résilience économique et assurer la sécurité des Canadiens, tout en réduisant l'impact global sur l'environnement.

À l'avenir, étant donné que les produits de base qui connaissent la croissance la plus rapide sont largement orientés vers le commerce extérieur, la croissance de la demande de transport devrait se concentrer sur les corridors ferroviaires et routiers reliant les principaux ports dans les années à venir.

## OBJET DU PRÉSENT RAPPORT

---

Les transports contribuent largement à l'économie canadienne et jouent un rôle important dans le bien-être des Canadiens. Ils soutiennent également de nombreuses industries, notamment les secteurs de la fabrication et du tourisme.

Les transports ne se limitent pas à l'acheminement des produits finis canadiens vers les marchés nationaux et internationaux. Ils transportent également les matériaux et les marchandises dont les entreprises canadiennes ont besoin pour fonctionner. Les transports relient les gens au sein des différentes communautés, des grands centres urbains, des provinces, des territoires et des pays, et entre eux.

Le vaste territoire peu peuplé du Canada et les conditions météorologiques extrêmes peuvent rendre difficile la circulation sûre, sécuritaire et efficace des marchandises et des passagers au Canada. Dans ce contexte, Transports Canada joue un rôle central dans la surveillance et la communication de l'état du réseau de transport canadien en partageant des données et des informations avec le public par le biais de ce rapport annuel.

Le paragraphe 52 de la *Loi de 2007 sur les transports au Canada* exige que le ministre des Transports dépose ce rapport chaque année, à la fois à la Chambre des communes et au Sénat. Ce rapport fournit une vue d'ensemble des transports au Canada en se basant sur les informations les plus récentes pour tous les modes de transport (au moment de la rédaction).

Ce rapport met en évidence le rôle que jouent les transports dans l'économie et résume l'infrastructure de nos réseaux de transport. Il décrit les principales évolutions du secteur des transports en 2023, du point de vue de l'efficacité, de la sécurité et de la sûreté, ainsi que des perspectives environnementales.

Le rapport évalue également la performance du système de transport canadien en 2023 en examinant l'utilisation et la capacité du système. Il se termine par un examen des tendances à venir dans le secteur des transports.

En plus de ce rapport, des statistiques sur les transports ont été produites et sont disponibles sous forme numérique ou à télécharger en contactant le [Centre canadien de données sur les transports](#) (CCTD) ou en visitant le [Carrefour de données et d'information sur les transports](#) (CDIT). Ces données comprennent des informations sur le trafic de marchandises et de passagers pour chaque mode, des statistiques sur l'infrastructure et la main-d'œuvre, des indicateurs de prix et de productivité, des données sur le commerce de marchandises par mode et par pays, les accidents signalés et les émissions de gaz à effet de serre.

Au-delà des tableaux de l'addendum du rapport, le carrefour est une source faisant autorité pour un large éventail de données et de ressources liées aux transports canadiens. Il offre aux utilisateurs un accès à une vaste collection de statistiques et de produits sur les transports provenant de Transports Canada, de Statistique Canada et d'autres partenaires clés.

Revenez régulièrement pour consulter les mises à jour du contenu et les nouvelles fonctionnalités, telles que les cartes interactives et les tableaux de bord dynamiques.



## Soutenir l'économie

En 2023, le secteur du transport et de l'entreposage a continué à faire preuve de résilience et d'adaptabilité face aux défis économiques. Après une baisse en 2021, qui a reflété les contractions économiques plus larges dues à des facteurs externes, le secteur a rebondi de manière impressionnante en 2022, et a encore progressé en 2023 de 4,1 %.

Plus précisément, il a contribué directement au PIB à hauteur de 4,0 %, soit 88,5 milliards de dollars en termes monétaires. Cela souligne l'empreinte économique substantielle du secteur et son importance dans la conduite de l'activité économique globale.

### TRAVAIL

---

En 2023, le taux de chômage du secteur est resté à 2,8 %, comme en 2022. Bien qu'inférieur à la moyenne nationale de 5,3 %, il ne s'est pas traduit par une croissance comparative des salaires. La rémunération hebdomadaire moyenne dans le secteur du transport et de l'entreposage a augmenté de 2,2 % en 2023, alors qu'elle a augmenté de 4,7 % en moyenne pour l'ensemble des industries.

En général, les femmes sont largement sous-représentées dans l'industrie des transports, où elles constituent moins de 25 % de la main-d'œuvre. Des initiatives telles que le Programme de formation maritime préparent les groupes sous-représentés, notamment les femmes, les habitants des régions nordiques et les peuples autochtones, à entamer des carrières gratifiantes dans l'industrie des transports. En 2023, le programme a fourni près de 30 millions de dollars à 4 programmes de formation.

Selon Emploi et Développement social Canada, des écarts importants entre l'offre et la demande de main-d'œuvre pour certaines professions du transport se développeront au cours des dix prochaines années. En particulier, le secteur du camionnage connaît déjà une pénurie de plus de 20 000 conducteurs, avec une main-d'œuvre vieillissante, plus âgée que la moyenne nationale.

## COMPÉTITIVITÉ

---

L'[indice de performance logistique \(IPL\)](#), mis au point par la Banque mondiale, est un outil essentiel pour évaluer les performances de la logistique commerciale à l'échelle mondiale. Dans l'évaluation la plus récente pour 2023, le Canada a atteint la 7<sup>e</sup> position avec un score de 4,0. Il s'agit d'un bond significatif de 10 positions par rapport au rapport de 2018, ce qui reflète les efforts continus du Canada pour améliorer l'efficacité de sa logistique commerciale.

Le Canada a notamment excellé dans la catégorie "Infrastructures", se classant au troisième rang mondial. Cette réussite souligne l'engagement du pays à maintenir une infrastructure robuste, essentielle pour faciliter le bon déroulement des opérations commerciales.

Les progrès réalisés par le Canada dans l'indice de performance logistique témoignent de notre volonté d'améliorer les capacités logistiques commerciales. À l'avenir, il est impératif que le ministère continue de favoriser un environnement propice à l'amélioration de l'efficacité de la logistique commerciale. Cela peut impliquer des investissements ciblés et des initiatives stratégiques visant à relever les défis identifiés et à renforcer la position du Canada dans le paysage commercial mondial.

## PRODUCTIVITÉ

---

Récemment, la productivité multifactorielle (une manière de mesurer la performance de l'économie en comparant la quantité de biens et de services produits (production) à la quantité de matériaux utilisés pour produire ces biens et services) dans le secteur du transport et de l'entreposage a atteint un plateau. Entre 2013 et 2022, la productivité multifactorielle a diminué d'environ 3,4 % par an, contre une augmentation de 0,2 % pour l'ensemble du secteur des entreprises.

En revanche, la productivité du travail dans le secteur du transport et de l'entreposage a diminué au cours de la même période, à un taux annuel de 1,3 %. Ce taux est inférieur à celui de l'ensemble du secteur des entreprises, qui a augmenté de 1 %. La productivité du travail dans le transport ferroviaire a dépassé celle du secteur des entreprises, avec un taux de croissance annuel moyen de 2,4 %, tandis que le transport aérien a diminué de 0,6 % au cours de la même période.

## Soutenir le commerce

Le Canada a conclu 15 accords de libre-échange avec 51 pays, représentant les deux tiers de l'économie mondiale. Le Canada est également le seul pays du G7 à avoir conclu des accords de libre-échange avec tous les autres membres du G7. Ces accords permettent aux entreprises canadiennes d'accéder à plus de 1,5 milliard de consommateurs dans le monde.

En 2023, le commerce international de marchandises s'élevait à environ 1,54 billion de dollars, soit une légère augmentation de 1,3 % par rapport à 2022 et une hausse de 43,9 % par rapport à 2020, année où le commerce a été gravement affecté par la pandémie. Les États-Unis demeurent le principal partenaire commercial du Canada, avec un commerce total de 1,08 billion de dollars (593 milliards de dollars exportés, 484 milliards de dollars importés), en hausse de 4,8 % par rapport à 2022. Les États-Unis représentent 70,1 % de l'ensemble des échanges commerciaux du Canada en 2023.

Si l'on exclut les États-Unis, les quatre principaux partenaires commerciaux du Canada sont la Chine, le Japon, le Mexique et le Royaume-Uni. Ces quatre pays représentaient 16,0 % du commerce international total du Canada en 2022.

En 2022, la valeur du commerce intérieur des marchandises interprovinciales s'élevait à 241 milliards de dollars, soit une hausse de 19,3 % par rapport à 2020, après une baisse importante due à la COVID-19.



## Réseau aérien

### PRINCIPALES STATISTIQUES SUR LE TRAFIC ET LE VOLUME AÉRIENS

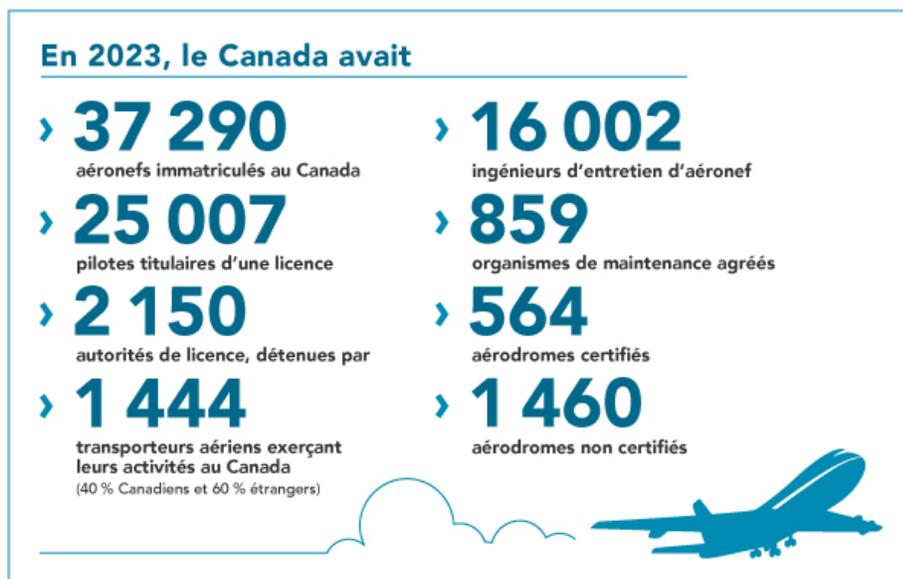
---

Le système de transport aérien canadien relie le Canada au reste du monde et transporte les passagers à travers le pays qui s'étend sur 6 fuseaux horaires et couvre environ 18 millions de kilomètres carrés.

L'espace aérien canadien est géré par NAV CANADA, une société privée à but non lucratif qui possède et exploite le système de navigation aérienne civile du Canada. Elle exploite des tours de contrôle du trafic aérien dans 42 aéroports et des stations d'information de vol (installations qui fournissent des informations et des services aux pilotes avant, pendant et après les vols) dans 55 aéroports.

Le Supplément de vol Canada et le Supplément hydroaérodromes Canada répertorient 2 012 sites certifiés et enregistrés en 2022, ainsi que 12 autres aires d'atterrissage militaires. Les sites se répartissent en trois catégories :

- 343 aérodromes aquatiques pour hydravions et avions équipés de skis
- 427 héliports pour hélicoptères, et
- 1,254 aérodromes terrestres pour aéronefs à voilure fixe



**Tableau 1 : Faits marquants en matière de volume pour quelques compagnies aériennes nationales canadiennes**

Compagnie aérienne	Faits saillants
<b>Air Canada</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elle représentait 47% des sièges-kilomètres disponibles sur le marché aérien intérieur.</li> <li>• A assuré en moyenne 775 vols réguliers par jour.</li> <li>• La flotte d'Air Canada compte 206 appareils pour la ligne principale, 115 pour Air Canada Jazz et 40 pour Air Canada Rouge.</li> </ul>
<b>WestJet</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elle représentait 27% des sièges-kilomètres disponibles sur le marché aérien intérieur.</li> <li>• La flotte de WestJet comptait 129 appareils au total, dont 47 de WestJet Encore.</li> <li>• La compagnie aérienne propose des services réguliers de transport de passagers vers 39 destinations canadiennes, 30 destinations américaines et 42 autres destinations étrangères.</li> </ul>
<b>Porter Airlines</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La flotte de Porter Airlines compte 58 appareils, dont 52 turbopropulseurs Q400, et relie les passagers à 26 destinations au Canada et à 5 aux États-Unis.</li> </ul>
<b>Air Transat</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Air Transat est le plus grand transporteur de loisirs, avec une flotte de 42 avions desservant 55 destinations internationales dans 26 pays.</li> </ul>

<b>Sunwing Airlines</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Sunwing Airlines est le deuxième plus grand opérateur de loisirs au Canada, avec 34 avions desservant 29 destinations internationales dans 15 pays.</li></ul>
-------------------------	---

## COMPÉTITIVITÉ ET EFFICACITÉ

### Améliorer le régime des droits des passagers aériens au Canada

En juin 2023, des modifications législatives à la *Loi sur les transports au Canada* ont été approuvées dans la *Loi d'exécution du budget, 2023, no 1*, afin de renforcer le régime des droits des passagers aériens du Canada et d'accroître la confiance dans notre industrie aérienne. Ces modifications visent à :

- mettre à la charge des transporteurs aériens l'obligation d'indemniser les passagers, à moins qu'ils ne puissent prouver le contraire
- rationaliser les procédures de traitement des plaintes relatives au transport aérien devant l'Office des transports du Canada
- accroître la responsabilité des transporteurs aériens
- doter l'Office de pouvoirs d'exécution renforcés pour les questions de non-respect du *Règlement sur la protection des passagers aériens*

### Acquisition de Vacances Sunwing et de Sunwing Airlines par WestJet Airlines Ltd.

Au cours de l'année, Transports Canada a procédé à une évaluation approfondie de l'intérêt public du projet d'acquisition de Sunwing (qui vend principalement des forfaits vacances) par WestJet (le deuxième plus grand opérateur canadien), qui comprenait des consultations approfondies avec toutes les parties prenantes, et l'examen des soumissions faites par les parties ainsi que l'évaluation du Bureau de la concurrence. Le ministère a participé à la négociation des conditions de la fusion afin d'atténuer certaines des préoccupations d'intérêt public soulevées par la fusion, notamment en garantissant la connectivité sur certaines liaisons. Le gouverneur en conseil a approuvé la fusion en mars 2023.

### Améliorer la transparence et la responsabilité dans le transport aérien

Le ministère a consulté les parties prenantes du secteur aérien en avril 2023 sur une série de questions clés ayant une incidence sur l'avenir du système de transport aérien du Canada, notamment la modernisation des aéroports, la coordination, le partage d'informations, les normes de service, la connectivité régionale et les défis en matière de main-d'œuvre.

S'appuyant sur les résultats de cette consultation, le ministre des Transports a présenté en juin 2023 le projet de loi C-52, qui comprend une proposition de *Loi sur la responsabilité en matière de transport aérien* qui autoriserait la création d'un règlement sur les normes de service pour le transport aérien et établirait un cadre de surveillance pour les aéroports, en mettant l'accent sur les consultations sur le bruit, la planification du changement climatique et la diversité.

### Accords de transport aérien

Le Canada a élargi ses accords de transport aérien avec plusieurs partenaires bilatéraux en 2023, en réponse à l'augmentation du trafic de passagers et des échanges commerciaux. L'élargissement des accords de transport aérien entre le Canada et l'Éthiopie permettra aux compagnies aériennes de chaque pays d'exploiter jusqu'à sept vols par semaine, ce qui améliorera la connectivité du Canada avec

l'Éthiopie et l'Afrique. L'élargissement des accords de transport aérien entre le Canada et les Émirats arabes unis permettra aux compagnies aériennes de chaque pays d'exploiter jusqu'à 14 vols par semaine, et l'élargissement de l'accord de transport aérien entre le Canada et la Turquie permettra jusqu'à 7 vols de fret par semaine, par pays.

Avec la Jordanie, le Canada a élargi son accord de transport aérien pour permettre jusqu'à 7 vols par semaine et par pays. Ces trois élargissements améliorent considérablement les relations interpersonnelles et la connectivité commerciale du Canada avec la région du Moyen-Orient. Enfin, l'élargissement de l'accord de transport aérien entre le Canada et le Panama offre davantage d'options aux voyageurs et aux expéditeurs en portant à 14 le nombre de vols de passagers accessibles aux compagnies aériennes de chaque pays et en supprimant toutes les restrictions sur les services de fret.

#### Mission permanente auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)

Le Canada a joué un rôle clé, dans la communauté aéronautique internationale, en tant que membre du Conseil et pays hôte de l'OACI. Le Canada a contribué aux travaux de l'organisation en adoptant des normes et des pratiques recommandées et en promouvant un transport aérien sûr, sécurisé, écologiquement durable et accessible, en collaboration avec les États membres de l'OACI.

### SÛRETÉ ET SÉCURITÉ

---

#### Reconnaissance mutuelle des programmes de sûreté du fret aérien

La reconnaissance mutuelle des programmes de sûreté du fret aérien est devenue de plus en plus importante pour l'économie canadienne à mesure que les volumes de fret aérien international augmentent et que les normes internationales sont mises à jour. Les accords de reconnaissance mutuelle rationalisent les mouvements de fret aérien en réduisant les coûts et en éliminant les procédures de contrôle redondantes. Le Canada et les États-Unis ont conclu un accord de reconnaissance mutuelle pour le fret aérien sur les vols de passagers depuis 2012. Des examens récents des programmes de sûreté du fret aérien des deux pays ont été menés afin de prendre en compte de nouvelles exigences internationales pour les vols tout-cargo.

Par conséquent, à compter du 30 novembre 2023, les deux pays reconnaissent officiellement l'égalité de leurs programmes de sûreté pour l'ensemble du fret. Cette reconnaissance mutuelle comprend la reconnaissance des mesures de contrôle pour les messageries accélérées (comme FedEx, UPS) et le programme canadien de certification d'équipe maître et chien entraînée à la détection d'explosifs (introduit en juin 2021 et qui utilise des chiens de détection entraînés comme moyen efficace et efficient de contrôle du fret aérien). La signature de cet accord de reconnaissance mutuelle contribue à faciliter la circulation des marchandises canadiennes dans les principales plates-formes aéroportuaires des États-Unis, améliorant ainsi l'accès des marchandises canadiennes aux marchés internationaux.

#### Programme des voyageurs vérifiés

Transports Canada s'efforce toujours d'améliorer l'expérience des voyageurs aériens tout en assurant la sécurité de tous. En juin 2023, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), en collaboration avec Transports Canada, a lancé le Programme des voyageurs vérifiés, qui permet aux voyageurs aériens approuvés de bénéficier d'un contrôle de sécurité plus rapide. Le programme a d'abord été lancé dans les aéroports de Calgary, Edmonton, Montréal, Toronto, Vancouver et Winnipeg, avant d'être étendu aux aéroports de Halifax et d'Ottawa en août 2023, dans le cadre de projets pilotes en période de pointe.

Au fil du temps, le programme vise à réduire l'affluence dans les aéroports en permettant aux voyageurs approuvés de passer plus efficacement les contrôles. Les voyageurs approuvés bénéficient d'avantages tels que la possibilité de laisser les ordinateurs portables, les appareils électroniques et les liquides, aérosols et gels autorisés dans leur bagage à main, ainsi que de garder leurs chaussures, ceintures et vestes légères lors du passage aux points de contrôle. Les voyageurs qui peuvent bénéficier de ce programme sont les membres de NEXUS et de Global Entry, les membres actifs des forces armées canadiennes et américaines, les membres du personnel canadien et étranger munis d'une carte d'identité professionnelle valide et les membres de la GRC. Les Canadiens qui souhaitent profiter de ces lignes de voyageurs vérifiés devraient envisager de s'inscrire au programme NEXUS.

#### Traitement approprié – mode aérien

En 2023, le gouvernement a lancé une initiative visant à rendre l'expérience aéroportuaire plus fluide pour les voyageurs, de l'enregistrement à l'embarquement. Traitement approprié – mode aérien permet aux passagers de choisir d'utiliser un système en libre-service, automatisé et sans contact pour voyager. L'élément clé est la création d'une identité numérique au début du voyage. Cela permet à la technologie de reconnaissance faciale de vérifier facilement l'identité des passagers à différents points de l'aéroport, par exemple au moment de l'embarquement. Nous continuerons de travailler avec les compagnies aériennes, les aéroports, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada (IRCC) pour rendre les voyages aériens plus fluides et plus pratiques, tout en maintenant des mesures de sécurité et des vérifications d'identité rigoureuses.

#### TRANSPORT VERT

---

L'aviation au Canada est d'une importance économique vitale. Les Canadiens et les visiteurs du pays comptent sur l'aviation, car c'est le mode de transport le plus apte à couvrir les vastes distances du Canada. Les services aériens sont également vitaux pour les communautés nordiques et éloignées, où ils constituent souvent le seul moyen de transporter des personnes et des marchandises. Bien que l'aviation présente des avantages considérables, l'utilisation de combustibles fossiles dans ce secteur entraîne des émissions de gaz à effet de serre (GES). Le Canada prend des mesures au niveau national et international pour soutenir l'utilisation de solutions à faible teneur en carbone, y compris les carburants aéronautiques durables.

#### OACI et CORSIA

Transports Canada continue de participer activement au maintien du régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Ce programme s'attaque à l'augmentation des émissions de l'aviation internationale en obligeant les exploitants d'aéronefs à acheter des unités d'émission sur le marché libre pour compenser une partie de leurs émissions de gaz à effet de serre sur les vols internationaux. Ce programme s'applique à tout exploitant qui émettra plus de 10 000 tonnes de dioxyde de carbone sur des vols internationaux entre 2019 et 2035.

En novembre 2023, le Canada a participé à la troisième conférence de l'OACI sur l'aviation et les carburants alternatifs (CAAF/3), au cours de laquelle un ambitieux cadre mondial pour les carburants d'aviation a été adopté. Le Canada, ainsi que d'autres États membres de l'OACI, s'efforcera de réduire l'intensité carbonique de l'aviation de 5 % d'ici 2030 en utilisant des carburants aéronautiques durables et d'autres énergies plus propres.

### [Plan d'action pour le climat dans l'aviation](#)

Le 27 septembre 2022, le Canada a publié son [Plan d'action pour le climat dans l'aviation \(2022-2030\)](#). Ce plan utilise une approche pangouvernementale qui fixe une vision de zéro net pour les émissions des aéronefs d'ici 2050 et définit des mesures et des activités clés de décarbonisation. Il s'agit notamment de :

- le développement et l'adoption de nouvelles technologies aéronautiques vertes, comme les avions électriques et à hydrogène
- la poursuite de l'amélioration des opérations aériennes et terrestres, et
- l'utilisation de carburant d'aviation durable, qui devrait avoir l'impact le plus important sur la réduction des émissions, sur la base du cycle de vie, d'ici à 2050

Le plan fixe un objectif ambitieux de 10 % d'utilisation de carburants durables pour l'aviation d'ici à 2030, afin d'envoyer un signal clair sur l'importance des carburants durables pour l'aviation dans la réduction des émissions.

### [Groupe de travail sur l'aviation durable](#)

En juin 2023, Transports Canada et le Conseil national des lignes aériennes du Canada ont lancé et codirigent désormais un nouveau groupe de travail sur l'aviation durable, chargé de superviser et d'assurer la mise en œuvre du Plan climatique de l'aviation. Ce groupe de travail est composé de représentants des ministères fédéraux, des provinces, des territoires, des associations industrielles, des organisations non gouvernementales et des universités.

### [Plan directeur sur les carburants pour l'aviation durable au Canada](#)

En 2023, le groupe de travail sur l'aviation durable a commencé à travailler avec le gouvernement, l'industrie, les universités et les associations non gouvernementales pour élaborer un plan directeur sur les carburants pour l'aviation durable au Canada. L'objectif de ce plan est de définir les mesures à prendre par les secteurs public et privé pour que le Canada dispose de suffisamment de carburants durables pour atteindre l'objectif de 10 % d'utilisation de carburants aéronautiques durables d'ici à 2030, tout en incluant des prévisions de déploiement pour 2040 et 2050. Le plan directeur sera publié à la fin de l'été 2024.

## Réseau maritime

### PRINCIPALES STATISTIQUES SUR LE TRAFIC ET LE VOLUME MARITIMES

---

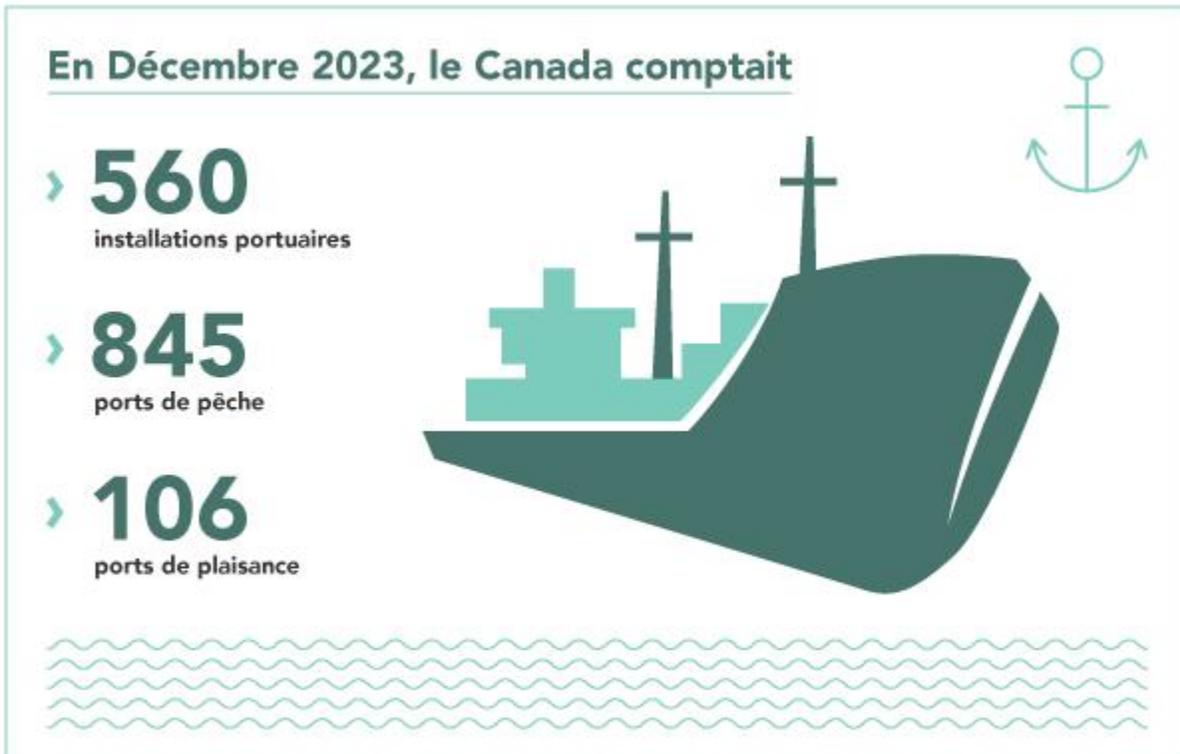
Les ports canadiens permettent aux marchandises canadiennes en vrac d'atteindre les marchés étrangers et constituent le principal point d'entrée des produits manufacturés importés en conteneurs. Les ports sont également d'importantes plaques tournantes qui relient les côtes canadiennes aux marchés nationaux et américains, où les marchandises sont expédiées par chemin de fer et par camion.

TC supervise 2 types de ports :

- 17 ports gérés de manière indépendante par les administrations portuaires canadiennes
- 34 installations portuaires que nous possédons et exploitons

Les navires immatriculés au Canada transportent environ 99 % du tonnage national. Les navires canadiens soutiennent également le commerce entre le Canada et les États-Unis. En revanche, les flottes immatriculées à l'étranger transportent des marchandises vers et depuis des destinations autres que les États-Unis.

Le secteur maritime national se concentre sur le transport de marchandises en vrac. Le secteur est également essentiel à l'approvisionnement des communautés nordiques et au développement des ressources extracôtières. En 2023, les administrations portuaires du Canada ont supervisé environ 351 millions de tonnes de marchandises, soit une augmentation de 3,4 % par rapport à 2022.



En 2023, la flotte commerciale immatriculée du Canada, qui se compose de navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 000, comptait 210 navires et affichait une jauge brute totale d'environ 2,3 millions. Parmi ces navires, les navires de charge arrivent en tête avec 55 navires, suivis par les vraquiers avec 40 navires, les pétroliers avec 25 navires et les autres navires avec 22 navires.

En plus de ces navires commerciaux, les traversiers de passagers jouent un rôle crucial en reliant les communautés côtières, insulaires et éloignées à travers le Canada. En 2023, un total de 68 traversiers immatriculés opéraient à travers le pays. Chaque année, les membres de l'Association canadienne des traversiers, qui représentent toutes les grandes compagnies de traversiers au Canada, transportent plus de 60 millions de passagers et plus de 22 millions de véhicules.

## COMPÉTITIVITÉ ET EFFICACITÉ

---

### Voie maritime du Saint-Laurent

Transports Canada continue de veiller à ce que la Voie maritime du Saint-Laurent demeure un corridor de transport compétitif et durable qui continue d'offrir des possibilités économiques au Canada, aux utilisateurs de la Voie maritime et à tous les Canadiens.

### Examen de la modernisation des ports/projet de loi C-33

Le ministre des Transports a présenté le projet de loi C-33, *Loi visant le réseau portuaire et la sécurité ferroviaire au Canada*, le 17 novembre 2022. Les changements législatifs proposés permettront aux administrations portuaires canadiennes de mieux répondre aux environnements opérationnels économiques, sociaux et environnementaux de plus en plus complexes et de rester compétitives, efficaces et durables. Le projet de loi C-33 est actuellement en cours d'examen au Parlement.

### Projet de loi C-52

Le ministre des Transports a présenté le projet de loi C-52, *Loi visant à accroître la transparence et la responsabilité dans le système de transport*, le 20 juin 2023. La partie III du projet de loi introduirait des mises à jour de la *Loi maritime du Canada* qui amélioreraient la transparence et la responsabilisation des administrations portuaires canadiennes.

## SÛRETÉ ET SÉCURITÉ

---

En 2023, Transports Canada a poursuivi ses travaux sur l'initiative de surveillance réglementaire des bâtiments canadiens, qui consiste à effectuer un examen global du programme et à introduire un modèle de surveillance axé sur les risques qui intégrera les meilleures pratiques et la technologie, et qui s'alignera sur les priorités actuelles du gouvernement. Ces travaux ont débuté en 2022 et se poursuivront jusqu'en 2027.

Nous avons également bien progressé dans la mise en œuvre des services en ligne. Non seulement Transports Canada a lancé un site Web de validation sécurisé qui permet de livrer des certificats numériques pour le programme d'assurance maritime, mais nous avons également intégré les médecins légistes à un nouveau centre médical en ligne qui permet de fournir des rapports médicaux maritimes par voie numérique. En adoptant ces nouvelles méthodes numériques, Transports Canada a été en mesure d'offrir une meilleure prestation de services et une meilleure intégrité du programme aux parties prenantes du secteur maritime.

### Règlements

Le 23 juin 2023, Transports Canada a annoncé des mesures environnementales obligatoires renforcées pour les navires de croisière afin de lutter contre les rejets d'eaux grises et d'eaux usées des navires de croisière dans les eaux territoriales du Canada. Ces mesures sont appliquées en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et assurent une meilleure protection des océans et des écosystèmes marins du Canada.

En outre, trois propositions de modifications réglementaires ont fait l'objet d'une publication préalable dans la partie I de la Gazette du Canada :

- *Règlement modifiant le Règlement sur les petits bâtiments (permis d'embarcation de plaisance)*

- *Règlement modifiant le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires et les avis (CSA 2001), et*
- *le Règlement modifiant le Règlement sur les droits de sécurité maritime (droits d'immatriculation des bâtiments)*

Deux règlements ont également été publiés dans la partie II de la Gazette du Canada :

- *le Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments, et*
- *Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*

En outre, nous avons organisé des consultations en ligne à l'automne 2023 sur les approches visant à moderniser le *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*. Nous avons demandé des commentaires sur la façon dont les autorités locales pourraient jouer un rôle plus direct dans l'identification des problèmes de sécurité et d'environnement sur les voies navigables locales et la mise en place de restrictions pour résoudre ces problèmes, ainsi que tout autre problème potentiel qui n'est pas actuellement pris en compte par les règlements. Les résultats de ces consultations serviront de base aux modifications à venir.

#### Titres de compétences des gens de mer et gestion de la fatigue

En 2023, Transports Canada a continué de s'attaquer à la pénurie de gens de mer au Canada en rationalisant la reconnaissance des titres de compétence des gens de mer et en signant d'autres accords de réciprocité avec le Royaume-Uni, la République des Philippines, la Jamaïque et la République du Panama.

Les travaux sur la gestion de la fatigue dans le secteur maritime se sont également poursuivis. En août 2023, après une évaluation des problèmes identifiés par le Bureau de la sécurité des transports et des consultations avec l'industrie et les parties prenantes, nous avons finalisé un rapport qui propose des options pour mieux gérer la fatigue dans le secteur maritime. En novembre 2023, ce rapport a été remis et présenté au Comité permanent sur le personnel du Conseil consultatif maritime canadien.

#### Administration de la sécurité

En 2023, Transports Canada s'est engagé avec les exploitants d'installations maritimes à discuter de l'utilisation des grues navire-terre, ce qui a facilité une meilleure compréhension mutuelle des risques et des vulnérabilités potentiels en matière de cybersécurité, ainsi que des mesures d'atténuation. Nous avons également continué à travailler en étroite collaboration avec d'autres organismes fédéraux pour administrer le Plan d'application de la loi en matière maritime pour le Règlement sur les mesures économiques spéciales (Russie).

#### Organisation maritime internationale

En décembre 2023, le Canada a été réélu par tous les États membres de l'Organisation maritime internationale (OMI) pour siéger au Conseil de l'Organisation maritime internationale pour le mandat 2024-2025. Tout au long de l'année 2023, le Canada a collaboré avec d'autres États membres de l'OMI pour faire progresser les initiatives en matière de sécurité, de sûreté et d'environnement, notamment :

- la nouvelle stratégie de l'OMI en matière d'émissions de gaz à effet de serre, adoptée en juillet 2023
- mesures pour lutter contre le bruit sous-marin

- les normes de conception et de construction des navires, et
- intégrer les nouvelles technologies dans le cadre réglementaire

Le Canada a continué à jouer un rôle de premier plan au sein de l'OMI en présidant des groupes de correspondance et des comités, notamment en présidant un groupe de travail pour l'Assemblée de l'OMI, l'organe directeur suprême de l'OMI.

Le Canada a continué à soutenir l'OMI dans la création d'un cadre réglementaire international pour l'industrie du transport maritime qui soit juste, efficace et universellement mis en œuvre, en étant un membre actif dans l'audit et l'évaluation des autres États membres.

## TRANSPORT VERT

---

Le Canada possède plus de côtes que tout autre pays. Le système de transport maritime du Canada nous relie au reste du monde et constitue le fondement de la chaîne d'approvisionnement. Alors que le monde se remet de la COVID-19, le transport maritime refait surface, créant un besoin urgent d'atténuer les impacts, tout en assurant la résilience de la chaîne d'approvisionnement. Actuellement, le secteur maritime est le mode de transport de marchandises le plus efficace en termes d'émissions de gaz à effet de serre par tonne/KM. Cependant, il faut faire davantage pour rendre ce secteur encore plus efficace, alors que nous nous efforçons d'atteindre zéro émission d'ici 2050.

Des consultations publiques ont été lancées sur le projet de *Lignes directrices pour les autorités compétentes sur le nettoyage de bâtiments dans l'eau*. Ce guide volontaire clarifie les meilleures pratiques recommandées que les parties prenantes peuvent utiliser pour gérer les risques liés au nettoyage des navires dans l'eau.

Sur la lancée de la signature par le Canada de la [Déclaration de Clydebank](#) lors de la 26e Conférence des Parties (COP 26) à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques et de la publication du [Cadre canadien sur les corridors maritimes verts](#) lors de la COP 27, Transports Canada a lancé son [Cadre canadien sur les corridors maritimes verts](#) lors de la COP 28, en décembre 2023.

Le programme, annoncé dans le budget fédéral de 2023, sera :

- contribuer au développement de couloirs de navigation écologiques
- stimuler le lancement de la prochaine génération de navires propres
- soutenir le déploiement de technologies vertes dans les ports, et
- aider les ports canadiens à attirer des navires peu ou pas polluants et peu bruyants

Transports Canada et le ministère américain des transports continuent également à faire progresser l'initiative du [réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, Initiative de Réseau de couloirs de navigation verts](#). Dans le cadre de cette initiative, le Canada et les États-Unis collaborent à l'établissement de corridors verts dans les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent, notamment en réunissant les parties prenantes et en soutenant les évaluations et les analyses dans la région. Cette initiative définit les engagements communs de Transports Canada et du ministère américain des transports pour soutenir le développement d'infrastructures de transport vertes le long de la frontière. Cela comprend la gestion des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent pour la navigation maritime, ainsi que des travaux visant à promouvoir des carburants plus propres, durables et renouvelables pour le transport maritime.

Toujours lors de la COP 28, le Canada a lancé un [protocole d'entente](#) multiportuaire et multijuridictionnel avec plus de 10 entités du secteur privé afin d'explorer les possibilités de développer un corridor de transport maritime vert entre la côte ouest du Canada et les ports d'Asie et du Moyen-Orient.

En juillet 2023, le Canada s'est joint à plus de 150 autres pays pour approuver l'adoption d'une nouvelle [stratégie de l'Organisation maritime internationale sur les gaz à effet de serre](#), qui comprend un objectif de zéro émission nette de gaz à effet de serre (GES) du transport maritime international vers 2050, ainsi que des points de contrôle indicatifs pour 2030 et 2040 qui sont proches de l'Accord de Paris.

La stratégie prévoit également de nouvelles mesures réglementaires, notamment une norme sur les carburants marins axée sur les objectifs et un mécanisme de tarification des émissions de GES dans le secteur maritime, qui devraient être adoptés en 2025. Transports Canada continuera à travailler avec tous les pays maritimes, l'industrie maritime et les partenaires nationaux pour élaborer de nouvelles mesures ambitieuses et réalisables.

Transports Canada s'apprête également à désigner une zone de contrôle des émissions (ZCE) dans les eaux arctiques canadiennes afin de réduire les émissions d'oxydes de soufre, d'oxydes d'azote et de particules provenant du secteur maritime, conformément aux normes de pollution atmosphérique déjà en vigueur dans toute l'Amérique du Nord.

#### PLAN DE PROTECTION DES OCÉANS

---

Lancé en 2016 et renouvelé en 2022, le Plan de protection des océans continue d'améliorer le système canadien de sécurité maritime et de protection de l'environnement. Le plan soutient des approches proactives en matière de sécurité maritime et de gestion des océans, tout en améliorant la capacité à répondre aux incidents maritimes.

##### Continuer à améliorer la sécurité maritime

En 2023, plusieurs lois ont été modifiées pour renforcer la sécurité maritime, la protection de l'environnement, la responsabilité et l'indemnisation. La *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* a été modifiée pour améliorer la gestion des urgences maritimes, couvrir davantage de types de polluants (comme les substances nocives ou potentiellement dangereuses) en plus des hydrocarbures, et renforcer le respect et l'application de la loi.

La *Loi sur la responsabilité en matière maritime* a été modifiée afin d'améliorer l'indemnisation disponible et d'augmenter le montant des pertes futures après une marée noire pour tous les types de récolte tels que la pêche, la chasse et la cueillette. La *Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux* a été modifiée pour permettre la création d'une stratégie nationale relative aux bateaux abandonnés et aux épaves au Canada destiné à financer des activités qui permettront d'évaluer, de traiter et d'empêcher les navires à problèmes de devenir des dangers pour la navigation et les environnements marins locaux.

Le *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires et les avis (CSA 2001)* a également été modifié pour renforcer le respect et l'application de la réglementation en matière de sécurité maritime et de protection de l'environnement.

En 2023, Transports Canada a continué d'organiser des séances de formation dans les communautés nordiques pour le système de sensibilisation accrue aux activités maritimes (SAAM), qui est une plateforme logicielle conviviale basée sur le Web qui fournit des informations en temps quasi réel. Le

système est utilisé par les peuples autochtones, les communautés côtières et d'autres participants au système de sécurité maritime et est adopté par les intervenants de l'industrie pour fournir des informations précieuses sur le trafic maritime, les données météorologiques et les marées, et les événements de pollution potentiels. Le système compte plus de 900 utilisateurs au total et, à ce jour, 90 communautés autochtones du Canada bénéficient du système et y contribuent.

Transports Canada améliore également l'infrastructure dans l'Arctique avec l'ajout de la nouvelle base de la Direction générale des services des aéronefs à Iqaluit, NU. Ce nouveau hangar servira de base d'opérations pour le Programme national de surveillance aérienne (PNSA) et aidera l'équipe du PNSA à opérer dans l'Arctique en prolongeant sa saison de vol, ce qui permettra au programme de fonctionner toute l'année, selon les besoins. Ces activités rendent la navigation plus sûre, renforcent la protection des espèces et des écosystèmes marins et améliorent la façon dont nous prévenons les incidents maritimes et y répondons. Ce hangar a été financé par le Plan de protection des océans du Canada.

#### Protéger et restaurer les écosystèmes marins

En 2023, Transports Canada a continué de prendre des mesures pour s'occuper des navires abandonnés, dangereux et épaves dans les voies navigables du Canada. Nous nous sommes occupés de 184 navires épaves ou abandonnés en 2023, les retirant de la voie navigable ou atténuant autrement les dommages causés à l'écosystème.

En décembre, 10,9 millions de dollars ont été engagés dans le cadre du Programme d'innovation pour les eaux de ballast afin de soutenir des projets menés par l'industrie pour résoudre les problèmes liés à l'installation, au fonctionnement et à l'entretien de la technologie de l'eau de ballast utilisée dans les Grands Lacs pour réduire le risque d'introduction ou de propagation d'espèces aquatiques envahissantes. Transports Canada a également fait avancer les travaux liés à la recherche sur les effets cumulatifs de la navigation maritime, afin de mieux comprendre comment protéger, restaurer ou atténuer les effets négatifs du trafic maritime sur les écosystèmes marins.

#### Promouvoir les partenariats avec les populations autochtones et impliquer les Canadiens

Veiller à ce que les peuples autochtones puissent participer de manière significative au système de sécurité maritime est un élément clé du Plan de protection des océans. En 2023, le plan a pris des mesures importantes pour favoriser la participation significative des peuples autochtones au système de sécurité maritime. Les efforts ont notamment consisté à mettre en place l'initiative de la table ronde sur la réglementation afin d'approfondir la collaboration et de soutenir un processus d'élaboration de la réglementation inclusif. La poursuite de la collaboration avec les nations de la côte nord du Pacifique et de la côte centrale par le biais d'accords-cadres de réconciliation a encore souligné l'engagement en faveur de la gestion et de la protection des océans.

Nous avons également progressé dans la mise en œuvre de l'engagement d'action et de résultats du plan avec le First Nations Fisheries Council of British Columbia en renforçant les partenariats dans le domaine de la gestion des pêches. Les forums régionaux de dialogue sur le milieu marin ont offert des possibilités d'engagement local, favorisant la collaboration bilatérale sur les questions maritimes. Enfin, le symposium de la mer des Salish a réuni plus de 500 participants, facilitant le dialogue sur la sécurité maritime et la gestion de l'environnement.

#### PROTÉGER LES BALEINES

---

En 2023, Transports Canada a continué à prendre des mesures dans le cadre d'une initiative renouvelée sur la protection des baleines afin de limiter les impacts de l'augmentation du trafic maritime sur les

populations de baleines à risque, complétant ainsi les efforts déployés par d'autres ministères fédéraux pour faire face aux menaces qui pèsent sur les mammifères marins. Nos efforts comprenaient à la fois des mesures immédiates de gestion des navires pour rediriger ou ralentir les navires dans l'habitat des baleines, ainsi que des travaux sur des solutions à plus long terme concernant le bruit sous-marin rayonné par les navires.

#### Les orques résidentes du Sud



Pour la cinquième année consécutive, Transports Canada a mis en place des [mesures de gestion de 2024 afin de protéger les épaulards résidents du Sud](#), notamment en limitant l'approche des orques, en créant des zones sanctuaires provisoires et des zones de ralentissement saisonnier afin de réduire les perturbations acoustiques et physiques causées par les navires aux orques résidentes du Sud.

Dans le cadre du programme ECHO (Amélioration de l'observation et de l'habitat des cétacés) de l'administration portuaire Vancouver-Fraser, nous avons mis en place un [déplacement latéral côtier dans le détroit de Juan de Fuca](#) [loignement latéral volontaire dans le détroit de Juan de Fuca](#), où il est demandé aux navires de se déplacer vers le sud lorsqu'ils traversent la zone d'alimentation connue, ainsi que des [ralentissement volontaire des navires dans le détroit de Haro et le Boundary Pass](#) et le [banc de Swiftsure](#).

#### Baleines franches de l'Atlantique Nord

Depuis sept ans, Transports Canada met en œuvre des [mesures](#) obligatoires et volontaires [de gestion du trafic maritime dans le golfe du Saint-Laurent](#) afin de réduire le risque de collision entre les navires et la baleine noire de l'Atlantique Nord, tout en assurant la sécurité et l'efficacité de la circulation des personnes et des biens. En 2023, les mesures étaient en place du 19 avril au 15 novembre. Les restrictions de vitesse obligatoires se sont avérées très efficaces, avec un taux de conformité de 99 %.

Transports Canada s'est fortement impliqué dans la surveillance des baleines franches dans le Golfe grâce à son Programme national de surveillance aérienne et à l'utilisation de planeurs acoustiques sous-marins. Des drones et des caméras infrarouges ont également été testés.

### Plans de gestion du bruit sous-marin des navires (PGBSMN)

Au niveau national, Transports Canada a achevé la coordination d'un comité consultatif sur les objectifs de réduction du bruit sous-marin des navires et a commencé à donner suite aux recommandations du comité, y compris à deux contrats techniques visant à étayer l'élaboration d'une politique sur les plans de gestion du bruit sous-marin des navires.

### Organisation maritime internationale (OMI)

Le Canada a poursuivi ses travaux au sein de l'[Organisation maritime internationale](#) (OMI) afin de promouvoir des actions et des initiatives à long terme sur le bruit sous-marin des navires. Avec le soutien d'autres États membres et organisations de l'OMI, Transports Canada a dirigé les travaux qui ont abouti à l'adoption, en juillet 2023, des [Lignes directrices révisées pour la réduction du bruit sous-marin rayonné par les navires afin de remédier aux effets néfastes sur la faune et la flore marines](#).

Nous avons également poursuivi la coordination du groupe de correspondance sur les bruits rayonnés sous l'eau (BRSE) pour une deuxième année, en nous concentrant sur l'identification des prochaines étapes, y compris l'élaboration d'un plan d'action de l'OMI sur le bruit rayonné sous l'eau.

## Réseau ferroviaire

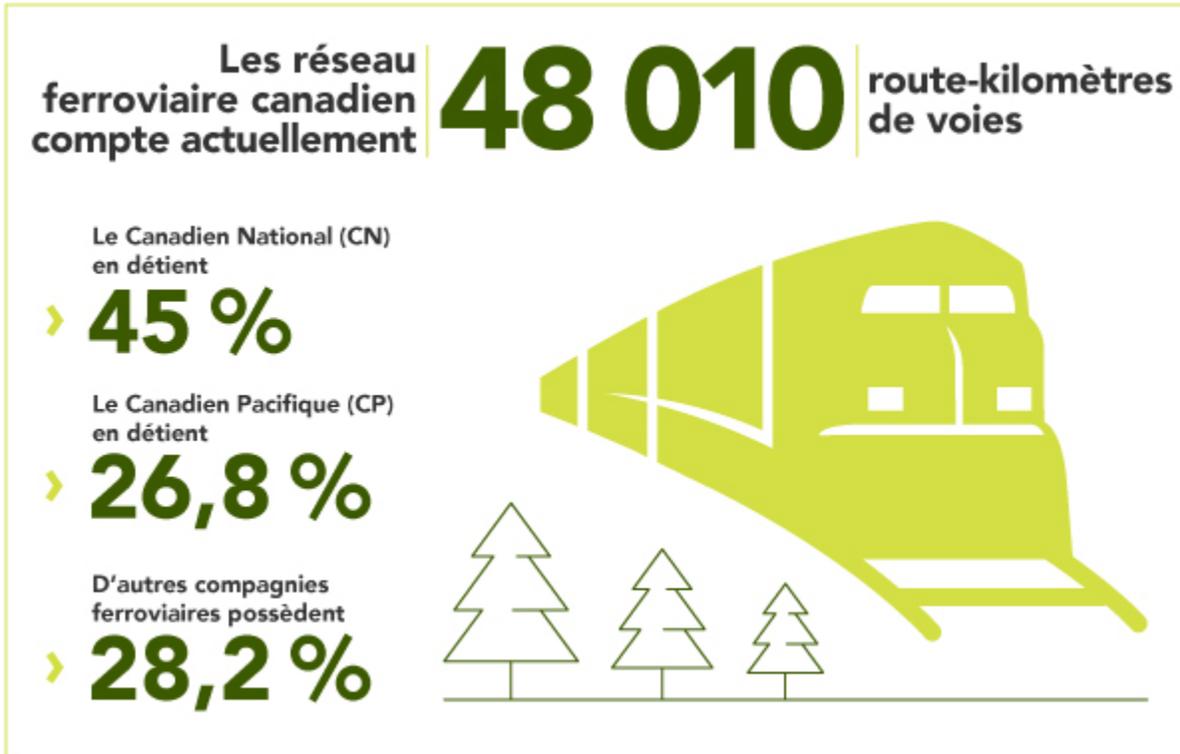
### PRINCIPALES STATISTIQUES SUR LE TRAFIC ET LE VOLUME FERROVIAIRES

---

Le transport ferroviaire joue un rôle essentiel dans presque tous les secteurs de l'économie canadienne. Grâce à son vaste réseau ferroviaire, le Canada achemine efficacement les marchandises à destination et en provenance des États-Unis et des marchés internationaux via les ports côtiers, tout en proposant de nombreuses lignes de transport de passagers à travers le pays.

#### Secteur du fret

Dans le secteur du fret ferroviaire, l'accent est mis sur le transport de marchandises lourdes et en vrac, ainsi que sur le trafic de conteneurs sur de longues distances. Le Canada compte deux grandes compagnies ferroviaires de fret de catégorie I, le Canadien National (CN) et le Canadien Pacifique (CP), qui assurent la majeure partie du trafic ferroviaire de marchandises. De grands transporteurs américains tels que Burlington Northern Santa Fe Railway Company et CSX Transportation Inc. opèrent également au Canada, facilitant ainsi les échanges entre le Canada, les États-Unis et le Mexique.



Ensemble, le CN, le CP et Burlington Northern Santa Fe Railway Company relient les routes commerciales, Burlington Northern Santa Fe Railway Company desservant de façon unique la porte d'entrée du Pacifique au Canada, offrant un accès à l'autorité portuaire Vancouver-Fraser, le seul port de la côte Ouest desservi par trois chemins de fer de catégorie 1.

En 2023, les transporteurs ferroviaires de catégorie I au Canada disposaient de 2 121 locomotives, 46 807 wagons de fret (y compris des wagons-trémies, des wagons couverts, des wagons plats et des wagons-tombereaux) et 393 wagons de passagers. En outre, 79 entreprises détiennent un certificat d'exploitation ferroviaire, dont 26 entreprises ferroviaires fédérales et 53 entreprises ferroviaires locales.

Outre les chemins de fer de catégorie I, les chemins de fer d'intérêt local réglementés au niveau fédéral ou provincial jouent un rôle essentiel en reliant les expéditeurs aux chemins de fer de catégorie I et à d'autres chemins de fer d'intérêt local et ports, facilitant ainsi le transport de produits sur de plus longues distances.

#### Secteur des passagers

Le secteur du transport ferroviaire de passagers offre des services de transport de banlieue, interurbain et touristique. Les services ferroviaires nationaux de passagers sont principalement assurés par VIA Rail pour le compte du gouvernement du Canada. VIA Rail est une société d'État indépendante créée en 1977 qui exploite le service ferroviaire national de transport de passagers d'un océan à l'autre. Elle utilise principalement des voies appartenant à des entreprises de transport ferroviaire de marchandises.

La plupart de ses services se situent dans le centre du Canada, le long du corridor Québec-Windsor. VIA Rail exploite également des lignes de transport de passagers longue distance entre Toronto-Vancouver et Montréal-Halifax, ainsi que des services régionaux vers des destinations telles que Jasper, Prince

Rupert, Winnipeg et Churchill. Outre les chemins de fer d'intérêt local qui transportent des marchandises, certains proposent également des services de transport ferroviaire de passagers ou des services touristiques, comme le Rocky Mountaineer Railway.

## COMPÉTITIVITÉ ET EFFICACITÉ

---

Les modifications apportées au *Règlement sur les renseignements relatifs au transport* sont entrées en vigueur le 4 avril 2023. Le nouveau règlement prévoit des dimensions géographiques supplémentaires et un plus large éventail de marchandises à déclarer. Les informations sur les services et les performances du transport ferroviaire de marchandises sont désormais mises à jour chaque semaine et sont disponibles sur le [carrefour de données et d'informations sur le transport](#).

[Le rapport final](#) du Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement a identifié plusieurs recommandations liées au rail pour soutenir des chaînes d'approvisionnement fluides, intégrées et efficaces. Pour approfondir ces recommandations, Transports Canada a lancé un examen du transport ferroviaire de marchandises à l'automne 2023 afin de s'assurer que le cadre économique régissant le secteur fédéral du transport ferroviaire de marchandises continue d'évoluer et de répondre aux besoins des chaînes d'approvisionnement du Canada. L'examen est axé sur quatre grands domaines de travail, notamment :

- l'efficacité et l'efficacé du secteur du fret
- mandat et compétences de l'Office
- l'investissement à long terme dans un réseau robuste et résilient, et
- l'efficacité et l'intégration des chemins de fer d'intérêt local

Tout au long de l'automne et de l'hiver, Transports Canada a entendu un ensemble diversifié d'intervenants du secteur ferroviaire, notamment des expéditeurs, des compagnies de chemin de fer d'intérêt local, des associations industrielles, des ports, d'autres ministères et des homologues provinciaux et territoriaux, dans le cadre de l'examen du transport ferroviaire des marchandises. L'examen est en cours et nous continuons à nous engager avec les intervenants du secteur des transports de tout le Canada en 2024.

Le groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement a recommandé que la distance d'interconnexion réglementée de 30 km soit étendue à l'ensemble du Canada afin d'améliorer la résilience du système de transport ferroviaire. L'interconnexion est une mesure d'accès concurrentiel qui permet aux expéditeurs ferroviaires d'accéder à un autre transporteur ferroviaire à un point d'échange proche, à un tarif réglementé fixé par l'Office des transports du Canada. En permettant l'accès à un autre chemin de fer, l'interconnexion peut créer une concurrence entre les chemins de fer qui n'existerait pas autrement.

À cette fin, le gouvernement du Canada a introduit une mesure dans la *loi d'exécution du budget de 2023* pour étendre la limite d'interconnexion dans les provinces des Prairies à 160 km pendant 18 mois, à compter du 20 septembre 2023. Le gouvernement surveillera de près l'utilisation de l'interconnexion étendue et évaluera tout impact sur la chaîne d'approvisionnement résultant de sa mise en œuvre, tandis que la nature limitée dans le temps et les restrictions géographiques du projet pilote limitent le potentiel de conséquences imprévues.

En 2023, le gouvernement du Canada a continué à travailler avec un conseiller externe pour analyser les options permettant d'améliorer la fréquence des trains de passagers, la ponctualité et de raccourcir les temps de trajet dans le sud-ouest de l'Ontario. Notamment, Transports Canada est en train d'examiner le rapport, qui vise à évaluer des options concrètes pour améliorer le service de transport de passagers dans le sud-ouest de l'Ontario. Le rapport final a été remis à la fin de l'année fiscale et sera utilisé pour informer les prochaines étapes sur la façon d'améliorer le transport ferroviaire interurbain de passagers dans le sud-ouest de l'Ontario.

## SÛRETÉ ET SÉCURITÉ

---

### Règles relatives aux périodes de service et de repos des employés de l'exploitation ferroviaire

En 2018, le Comité d'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire a recommandé que Transports Canada joue un rôle de chef de file en ce qui concerne la fatigue dans l'industrie ferroviaire et réglemente "des critères minimaux prescriptifs et des mesures non prescriptives fondées sur la science de la fatigue". Le *Règlement sur les périodes de service et de repos du personnel d'exploitation des chemins de fer* a été approuvé le 25 novembre 2020, est entré pleinement en vigueur pour les chemins de fer de marchandises en mai 2023 et entrera en vigueur pour les chemins de fer de passagers en novembre 2024.

Les nouvelles règles représentent une amélioration historique par rapport aux règles existantes, comme l'imposition de nouvelles limites à la durée d'une période de service et l'augmentation de la durée de la période minimale de repos entre les quarts de travail.

### Règles relatives à la sécurité de la voie

En réponse à plusieurs déraillements survenus en 2019-2020, Transports Canada a exigé des compagnies ferroviaires qu'elles révisent le *Règlement sur la sécurité de la voie* afin d'y inclure des indicateurs de rendement clés pour l'analyse de la voie, de renforcer les exigences en matière d'inspection des traverses et d'accorder aux inspecteurs de Transports Canada l'accès à un plus grand nombre de renseignements sur les normes de la voie afin d'assurer une surveillance cohérente à l'échelle du pays. Les changements requis ont été mis en œuvre en 3 phases. La dernière phase est entrée en vigueur le 31 mai 2023, et Transports Canada a maintenant commencé la surveillance des nouvelles exigences.

### Règles de sécurité et d'inspection des freins des trains de marchandises et de voyageurs

En réponse à une recommandation formulée en 2022 par le Bureau de la sécurité des transports et à la suite du déraillement mortel d'un train survenu en 2019 près de Field, en Colombie-Britannique, Transports Canada a exigé de l'industrie ferroviaire qu'elle révisé et renforce le *Règlement relatif à l'inspection et à la sécurité des freins des trains de marchandises et de voyageurs*. L'objectif principal de ces mesures était d'atténuer le risque inhérent aux mouvements incontrôlés, en favorisant des normes cohérentes à l'échelle nationale pour l'amélioration de la performance des freins à air. Les règles ont été modifiées en deux phases.

- La phase I est entrée en vigueur le 1er mai 2023. Elle a renforcé les exigences et les procédures d'inspection régulière des freins à air et a introduit une nouvelle exigence pour les compagnies ferroviaires, à savoir l'élaboration d'un plan d'exploitation hivernale des freins de train.
- La phase II a été approuvée le 29 septembre 2023 et entrera en vigueur en décembre 2025.

Une fois en place, elles obligeront les compagnies ferroviaires à établir des normes améliorées pour les essais et l'entretien des cylindres de frein des wagons de marchandises et permettront l'utilisation de nouvelles technologies pour les essais des freins à air effectués par des détecteurs automatisés de température des roues en bordure de voie.

## TRANSPORT VERT

---

Le transport ferroviaire rend le réseau de transport canadien plus efficace en réduisant la congestion et l'usure des routes et autoroutes. Un train de marchandises de 100 wagons transportant 10 000 tonnes de marchandises peut remplacer 300 camions. Les chemins de fer peuvent également jouer un rôle important dans la réalisation de l'objectif du gouvernement de réduire les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030.

Dans le cadre d'une série d'accords volontaires avec l'Association des chemins de fer du Canada, Transports Canada a travaillé avec l'industrie ferroviaire pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et suivre les niveaux d'intensité des émissions par le biais de rapports annuels. La version 2018-2022 de l'accord fixe des objectifs de réduction de l'intensité des émissions de gaz à effet de serre pour 2022, y compris une réduction de 6 % pour le fret de catégorie I et les passagers interurbains, et une baisse de 3 % pour les lignes régionales et d'intérêt local.

En décembre 2023, Transports Canada et l'Association des chemins de fer du Canada ont publié un [accord renouvelé](#) pour la période 2023-2030 qui reflète une vision commune visant à atteindre des émissions nettes nulles d'ici 2050, et qui comprend plusieurs domaines de collaboration et des jalons en matière de durabilité.

Par exemple, les chemins de fer de marchandises de catégorie I continueront à réduire l'intensité de leurs émissions conformément à leurs objectifs scientifiques (Science Based Targets - SBTi) et se sont engagés à réaliser des réductions absolues d'émissions d'ici à 2030, conformément aux trajectoires modélisées par le SBTi. Les domaines de collaboration comprennent la promotion de l'utilisation de carburants à faible teneur en carbone, le transport d'un plus grand nombre de marchandises et de personnes par le rail lorsque c'est possible, et l'accélération du développement de solutions avancées carboneutres pour les locomotives.

Toujours en décembre 2023, Transports Canada et les ministères américains de l'Énergie et des Transports ont fait une [déclaration conjointe](#) pour annoncer la création d'un groupe de travail Canada-États-Unis sur la décarbonisation du transport ferroviaire. Dans le cadre de ce forum, le Canada et les États-Unis travaillent sur un programme de recherche commun afin de tester l'intégration sûre des technologies émergentes et de coordonner les stratégies visant à accélérer la transition sûre du secteur ferroviaire des locomotives à moteur diesel vers des technologies à zéro émission.

## Réseau routier

### PRINCIPALES STATISTIQUES SUR LE TRAFIC ROUTIER ET LE VOLUME DE TRAFIC

Les routes sont le principal moyen de transport des marchandises et des passagers au Canada. Les routes du Canada s'étendent de la côte pacifique à la côte atlantique, avec comme point d'ancrage la route transcanadienne. Le Canada dispose également de vastes réseaux routiers dans les régions plus méridionales et plus peuplées.

En 2022, 26,3 millions de véhicules routiers à moteur ont été immatriculés au Canada. Ce chiffre est en hausse de 0,3 % par rapport à 2021 et de 14,3 % par rapport à 2013. Environ 91,7 % étaient des véhicules pesant moins de 4 535 kilogrammes, principalement des voitures de tourisme, des camionnettes, des VUS et des mini-fourgonnettes. 5,1 % étaient des camions moyens et lourds pesant 4 500 kilogrammes ou plus. 3,2 % étaient d'autres véhicules tels que des autobus, des motocyclettes et des cyclomoteurs.



En décembre 2023, il y avait 146 248 entreprises de transport routier. 54 080 de ces entreprises avaient des employés et 92 168 n'en avaient pas. L'industrie du camionnage comprend de nombreux petits transporteurs pour compte d'autrui et des propriétaires-exploitants, ainsi que quelques moyennes et grandes entreprises pour compte d'autrui qui exploitent des flottes de camions et offrent des services logistiques. Les entreprises de camionnage sont principalement situées en Ontario (49,7 %), au Québec (14,2 %), en Alberta (14,6 %) et en Colombie-Britannique (10,4 %).

## COMPÉTITIVITÉ ET EFFICACITÉ

---

En 2023, la nature cyclique du camionnage est évidente, avec un ralentissement après le boom des dépenses de consommation post-pandémique. Les volumes de passagers et de fret se sont normalisés ; cependant, l'efficacité des chaînes d'approvisionnement nationales et des services de camionnage a continué d'être affectée, alors que l'économie et l'industrie du fret s'adaptaient à la nouvelle normalité. Le nombre de passagers a continué à se redresser de manière satisfaisante, parallèlement au retour des embouteillages dans les grandes villes. Bien que la demande de services de fret et de camionnage ait été saine et conforme aux années précédentes, certaines tendances à la baisse de la demande de fret et des taux de fret ont été observées au cours de l'année, en partie en raison de l'inflation, de l'augmentation des coûts d'intérêt et de la baisse générale de la demande de fret.

Il y a eu 20 activités de fusion et d'acquisition, ce qui témoigne d'une approche stratégique visant à améliorer l'efficacité et à étendre la portée du marché en tant qu'opportunité de croissance future.

## SÛRETÉ ET SÉCURITÉ

---

Depuis des décennies, la tendance à la baisse du nombre de victimes de la route est significative au Canada. Depuis le pic atteint au milieu des années 1970, le nombre de décès a diminué de plus de deux tiers et celui des blessés graves de plus de 60 %, alors même que le nombre de véhicules et de kilomètres parcourus par les Canadiens a augmenté de manière significative.

Au fil des ans, Transports Canada a introduit ou mis à jour un nombre important de normes, de règlements, de normes techniques et de méthodes d'essai concernant les caractéristiques de sécurité des véhicules, telles que le contrôle électronique de la stabilité, le verrouillage et le maintien des portes, les freins antiblocage des camions, les systèmes de contrôle de la direction, les appuie-tête, les dispositifs de retenue pour enfants, la résistance des ancrages des sièges, la protection des occupants en cas de collision frontale, les pneus, les phares, la visibilité des rétroviseurs, le port du casque et des ceintures de sécurité.

En 2023, Transports Canada a continué à soutenir la sécurité et la sûreté du réseau routier avec les initiatives suivantes :

- a soutenu l'achèvement de lignes directrices internationales sur la sécurité automobile et les **méthodes de validation** pour la conduite automatisée, et s'est engagé à coparrainer un nouveau règlement technique mondial sur les systèmes de conduite automatisée avec des partenaires internationaux par l'intermédiaire du Forum mondial pour l'harmonisation des règlements concernant les véhicules.
- Recherche avancée sur les technologies d'aide à la conduite, la simulation et les approches basées sur des scénarios pour tester les technologies des véhicules automatisés afin d'éclairer les orientations futures et le travail réglementaire.
- Poursuite de l'amélioration de la cybersécurité des véhicules en progressant sur les priorités définies dans la stratégie de cybersécurité des véhicules de Transports Canada, y compris la recherche sur les questions émergentes, telles que la cybersécurité de la chaîne d'approvisionnement et le développement des talents et des compétences dans le domaine de la cybersécurité de l'automobile.

- La poursuite des projets pilotes de sécurité des autobus scolaires et les recommandations du rapport [Renforcer la sécurité des autobus scolaires au Canada](#) du Groupe de travail sur la sécurité des autobus scolaires ont facilité l'élaboration de la réglementation proposée dans la *partie I de la Gazette du Canada*, publiée en juillet 2022. Les commentaires des parties prenantes sur ces règlements proposés sont en cours d'examen en vue de la publication d'un règlement final en 2024.
- Le [programme de paiement de transfert pour la sécurité routière renforcée](#) a lancé un nouvel appel à propositions pour soutenir des projets qui font progresser l'innovation en matière de sécurité routière à partir de 2023-26. Ces projets soutiendront des objectifs de sécurité routière cohérents à l'échelle nationale (par exemple, des mesures pour lutter contre la conduite avec facultés affaiblies et la distraction au volant, l'utilisation sûre des nouvelles technologies automobiles).

TRANSPORT VERT

Le cadre pancanadien sur la croissance propre et le changement climatique a engagé le gouvernement fédéral à collaborer avec les provinces, les territoires et l'industrie pour étudier les possibilités d'équiper les véhicules lourds de technologies permettant d'économiser du carburant afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Le gouvernement du Canada a publié en mars 2022 son Plan de réduction des émissions (PRE) pour 2030, qui comprend plusieurs engagements et investissements ciblant les émissions des véhicules routiers. En décembre 2023, le gouvernement du Canada a publié le Rapport d'étape 2023 sur le Plan de réduction des émissions, qui montre les progrès réalisés par le Canada sur la voie tracée dans le PRE :

Engagement PRE	Progrès réalisés
<b>Élaborer des réglementations sur les ventes de véhicules à zéro émission pour le secteur des véhicules légers et celui des véhicules moyens et lourds.</b>	Les règlements définitifs pour les véhicules légers ont été publiés en décembre 2022. Les règlements proposés pour les véhicules moyens et lourds devraient être publiés dans la <i>partie I de la Gazette du Canada</i> en 2024. Les règlements définitifs sont attendus pour 2025.
<b>Investir 1,7 milliard de dollars pour prolonger et élargir le programme d'incitatifs pour les véhicules à zéro émission (iVZE) pour les véhicules légers pendant trois ans, jusqu'au 31 mars 2025.</b>	<p>Le programme d'incitatifs pour les véhicules à zéro émission pour les véhicules légers a été prolongé de 3 ans, jusqu'au 31 mars 2025. L'éligibilité de plusieurs véhicules plus grands a été élargie. Depuis mai 2019, plus de 330 000 véhicules ont bénéficié d'incitatifs dans le cadre de ce programme.</p> <p>En 2023, Transports Canada a apporté deux modifications importantes au programme d'incitatifs pour les véhicules à zéro émission :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• une nouvelle évaluation obligatoire de la pré-éligibilité pour faciliter le processus d'examen des demandes et garantir aux concessionnaires que les particuliers/entreprises ne dépassent pas leurs plafonds d'incitatifs</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>la limite annuelle des incitatifs reçus par les entreprises de covoiturage éligibles est passée de 10 par année civile à 50 à la suite de la décision prise dans le cadre du <i>budget 2023</i></li> </ul>
<p><b>Investir 547,5 millions de dollars pour lancer le programme d'incitatifs pour les véhicules moyens et lourds zéro émission (iVMLZE).</b></p>	<p>En octobre 2023, des ajustements ont été apportés afin de mieux garantir l'intégrité du programme et l'utilisation efficace des fonds destinés aux véhicules commerciaux. Ces ajustements sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>révision des critères d'éligibilité des véhicules afin de déterminer si les véhicules des classes 2B et 3 sont considérés comme des véhicules commerciaux ou des véhicules de tourisme de taille moyenne</li> <li>un nouveau taux d'incitatifs de 5 000 dollars pour les véhicules moyens à passagers de classe 2B et 3</li> <li>Limite de 100 000 dollars pour le prix de détail suggéré par le fabricant pour les véhicules moyens à passagers             <ul style="list-style-type: none"> <li>Les véhicules dont le prix de détail est inférieur au plafond peuvent bénéficier du nouveau taux d'incitatifs</li> <li>Les véhicules dont le prix de détail est supérieur à la limite ne sont pas éligibles.</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>Investir 75,8 millions de dollars pour contribuer au déploiement en toute sécurité de véhicules moyens et lourds à zéro émission sur les routes canadiennes.</b></p>	<p>Un financement de plus de 1,3 million de dollars a été approuvé pour recueillir des données sur les performances des camions à zéro émission afin de soutenir le déploiement sûr des technologies de camionnage à zéro émission. Un contrat de 1,5 million de dollars a été attribué à un banc d'essai de camionnage pour déployer des camions lourds à émissions nulles dans les opérations de transport commercial de marchandises au Canada. Trois ateliers sur le camionnage à zéro émission ont été organisés pour partager des informations et orienter les activités futures du programme.</p>
<p><b>Investir 199,6 millions de dollars pour adapter les gros camions actuellement en circulation.</b></p>	<p>Deux volets du programme de transport écoénergétique de marchandises ont été lancés pour accepter les demandes de financement :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Le volet 1 (de décembre 2022 à mars 2027) accepte les demandes d'évaluation et de rénovation énergétique du parc de véhicules qui permettraient de réduire les émissions de gaz à effet de serre.</li> <li>Le volet 2 (août 2023 à novembre 2023) a accepté des demandes pour des projets qui réalimentent les parcs existants de véhicules moyens et lourds et compensent le coût supplémentaire des nouveaux camions alimentés par des carburants à faible teneur en carbone.</li> </ul>
<p><b>Investir 400 millions de dollars pour soutenir l'objectif du gouvernement d'ajouter des chargeurs de véhicules à zéro émission au réseau canadien, avec l'aide de 500 millions de</b></p>	<p>En juin 2023, plus de 42 000 chargeurs électriques et 16 stations de ravitaillement en hydrogène ont été sélectionnés pour être financés (plus de 6 000 ont été installés) dans le cadre du programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro (PIVEZ). Un projet pilote d'admission continue pour les filières autochtones des programmes PIVEZ et de sensibilisation a également été lancé en avril 2023.</p>

<b>dollars supplémentaires de la Banque canadienne de l'infrastructure.</b>	
<b>Investissement de 2,2 millions de dollars pour soutenir les engagements d'écologisation du parc de véhicules du gouvernement.</b>	La proportion de véhicules verts dans le parc de véhicules légers conventionnels du gouvernement du Canada continue d'augmenter. En 2022-23, 14 % du parc de véhicules légers conventionnels étaient des véhicules verts, par rapport à 10,8 % en 2021-2022.

Les progrès réalisés dans le cadre de ces engagements ont permis au Canada d'atteindre une part de marché des véhicules légers sans émissions de 11,7 % en 2023. Cette part a augmenté par rapport à 8,9 % en 2022, 5,6 % en 2021 et 3,8 % en 2020. De même, la part de marché des véhicules moyens et lourds à zéro émission a atteint 2,1 % en 2023, comparativement à 0,8 % en 2022.

Le gouvernement du Canada a lancé le Conseil des véhicules à zéro émission en mars 2023 pour aider à décarboniser les routes en adoptant des véhicules à zéro émission. Ce conseil aide à suivre les progrès réalisés pour atteindre les objectifs de vente de véhicules zéro émission du Canada. Il fournit des conseils pour améliorer les politiques existantes en matière de véhicules à zéro émission ou pour trouver d'autres mesures à mettre en œuvre. Il s'agit d'un groupe axé sur les solutions, composé d'experts des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux, de l'industrie, d'organisations non gouvernementales et du milieu universitaire.

Le Conseil a choisi de se concentrer d'abord sur trois domaines pour les véhicules légers, moyens et lourds :

- abordabilité
- recharge et ravitaillement
- la confiance du public et de l'industrie

Un groupe de travail a été créé pour chaque domaine. Ils se pencheront sur les obstacles et les opportunités et trouveront des solutions pratiques. Jusqu'à présent, les groupes de travail se sont concentrés sur la poursuite de la recherche, l'analyse, l'évaluation environnementale, l'engagement sur des sujets spécifiques, l'échange de renseignements avec les parties prenantes concernées, l'identification des programmes et des politiques utilisés dans d'autres juridictions, et l'expérimentation de projets spécifiques.

Le Canada et les États-Unis ont des marchés automobiles intégrés. Une approche coordonnée est nécessaire pour réduire les émissions des transports sur les routes. Transports Canada a lancé le groupe de travail Canada-États-Unis sur les véhicules à zéro émission en février 2023.

Le groupe de travail fait progresser les objectifs en matière de véhicules à zéro émission partagés par le Canada et les États-Unis. Il se concentre sur les domaines clés de la transition vers les véhicules zéro émission, tels que la recharge et la sensibilisation, l'engagement des populations autochtones et le passage des véhicules moyens et lourds à des véhicules zéro émission. Le groupe de travail a permis de créer le premier corridor binational de carburants alternatifs entre Kalamazoo et la ville de Québec.

## Transport de marchandises dangereuses

### AMÉLIORER LA SURVEILLANCE DU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

---

Transports Canada a continué de superviser les améliorations apportées à la sécurité et à la sûreté du transport des marchandises dangereuses (TMD). En 2023, 93 inspecteurs ont effectué 4 046 inspections et réalisé 4 980 mesures d'application et de réduction des risques. En comparaison, 96 inspecteurs ont effectué 3 689 inspections et réalisé 5 039 mesures d'application en 2022.

### PROJETS DE RECHERCHE ET PRINCIPAUX RÉSULTATS DE RECHERCHE

---

TC continue de mener des recherches pour éclairer la prise de décision dans le cadre du programme TMD. Ainsi, 23 projets de recherche ont été lancés grâce à 3,6 millions de dollars provenant de règlements judiciaires versés dans le cadre du tragique déraillement de train survenu à Lac-Mégantic en 2013.

Les principales recherches menées dans le cadre du programme TMD en 2023 sont les suivantes :

- validation des mesures d'urgence recommandées pour le gaz naturel liquéfié (GNL) dans le guide des mesures d'urgence (GMU)
- essais de piles au lithium pour soutenir le développement d'un nouveau système de classification des piles au lithium, à inclure dans le règlement type de l'ONU (publication en cours)
- pratiques durables dans l'emballage des explosifs industriels (publication en cours)

### RÉPONDRE AUX URGENCES

---

CANUTEC (le centre canadien d'urgence pour les transports) a continué d'exploiter son service national de conseil. Ce service aide le personnel d'intervention d'urgence à gérer les situations d'urgence liées aux marchandises dangereuses à tout moment. CANUTEC a également continué à distribuer le Guide des mesures d'urgence 2020 aux premiers intervenants canadiens. Ce guide est conçu pour les incidents impliquant des marchandises dangereuses sur les autoroutes ou les lignes ferroviaires. Il aide les premiers intervenants à identifier les dangers en fonction du matériel impliqué dans un incident et à se protéger, ainsi que le public, lors de la première intervention en cas d'incident.

En 2023, la version 2024 du Guide des mesures d'urgence a été élaborée en collaboration avec les États-Unis, le Mexique et l'Argentine. Le Guide des mesures d'urgence 2024 est désormais accessible par différents canaux. Il est possible d'en acheter une copie physique ou de l'obtenir gratuitement en le téléchargeant au format PDF ou en le téléchargeant à l'aide de l'application mobile.

### RÉPONSE AU COMITÉ PERMANENT DES COMPTES PUBLICS DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

---

En novembre 2020, le commissaire à l'environnement et au développement durable a publié la vérification de suivi du Programme de transport des marchandises dangereuses et de l'Organisme canadien de réglementation de l'énergie. Le commissaire a conclu que le programme s'est amélioré, mais qu'il y a encore du travail à faire.

En réponse, le programme s'est engagé à donner suite aux constatations, en s'appuyant sur un plan d'action de gestion pour suivre les progrès accomplis. En décembre 2023, 4 des 5 recommandations de la vérification avaient été mises en œuvre, et le Programme TMD continue son travail sur la dernière recommandation.

#### EXERCICE RÉPONSE DYNAMIQUE

---

La Direction générale du transport des marchandises dangereuses a élaboré et réalisé l'exercice "Réponse dynamique". Il s'agit d'un exercice de terrain à grande échelle conçu pour tester la réponse du gouvernement du Canada à un événement de sécurité nationale impliquant des marchandises dangereuses en cours de transport.

L'exercice simulait la réponse coordonnée de plusieurs organisations, y compris l'équipe nationale d'intervention chimique, biologique, radiologique, nucléaire et explosive de la GRC et les premiers intervenants municipaux. L'accent a été mis sur l'utilisation des ressources du plan d'aide à l'intervention d'urgence du Transport des marchandises dangereuses pour faciliter l'intervention. Plus de 100 participants de 15 organisations ont contribué à la réussite de l'exercice et ont permis au gouvernement du Canada d'être mieux préparé à répondre à un tel événement.

### Bureau national de la chaîne d'approvisionnement

Le 1er décembre 2023, le ministre des Transports a lancé le [Bureau national de la chaîne d'approvisionnement](#) afin de renforcer les chaînes d'approvisionnement en transport du Canada et de stimuler l'économie, tout en contribuant à la priorité du gouvernement du Canada de rendre la vie plus abordable pour les Canadiens. Le Bureau aura pour mission de :

- examiner les questions relatives à la chaîne d'approvisionnement nationale et internationale ;
- encourager le partage des données et l'utilisation d'outils numériques ;
- aider le gouvernement et l'industrie à prendre des décisions plus judicieuses en matière de politique, de réglementation, d'investissement et d'exploitation ;
- élaborer et mettre en œuvre une stratégie nationale de la chaîne d'approvisionnement ; et,
- aider le gouvernement fédéral à répondre aux perturbations majeures de la chaîne d'approvisionnement.

## Fret

La guerre en cours en Ukraine, les restrictions dues à la sécheresse du canal de Panama et les perturbations de la mer Rouge ont généré un niveau élevé d'incertitude pour les chaînes d'approvisionnement canadiennes et mondiales.

Au Canada, l'année écoulée a été marquée par une faible croissance économique, un resserrement de la politique monétaire et une forte inflation. Plusieurs perturbations liées au climat et au travail ont également affecté le réseau de transport. La Nouvelle-Écosse, le Québec, l'Ontario, les Territoires du Nord-Ouest, l'Alberta et la Colombie-Britannique ont tous connu des incendies de forêt dévastateurs au cours de l'été. Ces incendies ont eu un impact sur la fluidité du secteur des transports et sur le mouvement des principaux produits de base.

Au niveau régional, les arrêts de travail dans les ports de la côte ouest (Vancouver et Prince Rupert) et à la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, dans l'est du Canada, ont également perturbé la circulation des marchandises au niveau national et international pour divers acteurs du secteur des transports.

Malgré ces perturbations, le réseau de transport canadien est resté résilient tout au long de l'année 2023 et s'est adapté rapidement pour répondre à la demande. Par exemple, pendant les incendies de forêt de l'été, le réseau a continué à transporter des marchandises à travers le Canada par route et par rail. Il s'est adapté au besoin pour reconstruire les zones touchées du réseau de transport.

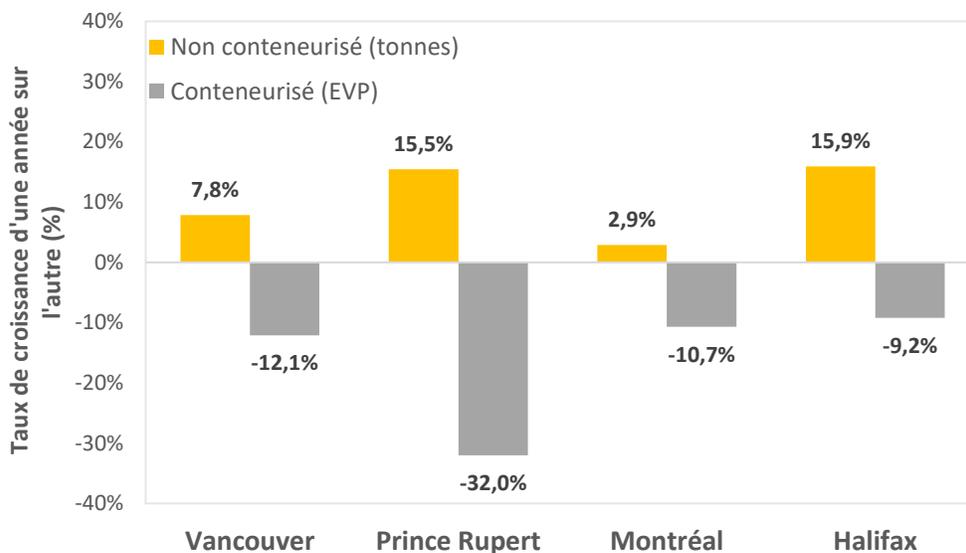
En 2023, les niveaux de volume et de performance sont variables dans le secteur canadien des transports. Le volume des marchandises sensibles aux cycles, telles que les marchandises importées par conteneur, les produits du bois et le pétrole brut, a été faible. La hausse des taux d'intérêt a eu un impact sur les habitudes de consommation et a réduit la construction résidentielle. Cela a réduit la demande de marchandises conteneurisées et de produits du bois respectivement.

La demande de pétrole brut a été affectée par une demande plus faible que prévu en Asie, combinée à des niveaux élevés de production au Canada. La demande d'exportation de certains produits en vrac tels que les automobiles, le charbon et les céréales est restée forte. La demande de ventes de véhicules est restée constante en raison des besoins de mobilité. Les exportations de charbon ont été stimulées par une demande stable en Asie. L'offre mondiale limitée de céréales et la reprise de la production canadienne après une mauvaise récolte ont entraîné une forte demande d'exportations de céréales.

Le ralentissement de la demande de produits de base a contribué à atténuer la pression globale sur la chaîne d'approvisionnement. Divers indicateurs de performance des transports ont retrouvé leur niveau d'avant la pandémie, notamment l'intégrité des horaires et les niveaux de stocks dans les ports maritimes, ainsi que la productivité et le trafic (tonnage) du secteur ferroviaire. Toutefois, certains défis subsistent. Il s'agit notamment de la faible connectivité des aéroports et des ports canadiens, du temps de séjour élevé des conteneurs dans les ports, de la vitesse réduite des trains et des retards plus importants dans le secteur ferroviaire. Du côté des passagers, les indicateurs de performance du trafic international de passagers dans le secteur aérien sont largement revenus aux niveaux d'avant la pandémie.

## Transport maritime

Figure 1 : Taux de croissance des volumes portuaires



Source : Administration portuaire de Vancouver Fraser, Administration portuaire de Prince Rupert, Administration portuaire de Montréal, Administration portuaire de Halifax

Le débit conteneurisé (en unités équivalentes à 20 pieds - EVP) a diminué de 14,5 % dans les quatre plus grands ports à conteneurs du Canada en 2023. Cette baisse fait suite à un pic pendant la pandémie, causé par une augmentation des dépenses de consommation. Cette baisse de la demande de marchandises conteneurisées a également été influencée par le contexte macroéconomique, à savoir l'inflation élevée et le resserrement de la politique monétaire, ainsi que les niveaux de stocks élevés accumulés par les détaillants en 2022.

Il y a également eu plusieurs perturbations de la chaîne d'approvisionnement, notamment les grands incendies de forêt qui ont ravagé la Colombie-Britannique et l'Alberta et la grève des débardeurs dans les ports de la côte ouest à l'été 2023. Ces tendances et perturbations de la chaîne d'approvisionnement ont eu un impact sur les ports de l'Ouest canadien, une porte d'entrée clé pour le commerce maritime avec l'Asie. Cela a entraîné une baisse de 12,1 % du débit de conteneurs au port de Vancouver, et une forte baisse de 32 % au port de Prince Rupert.

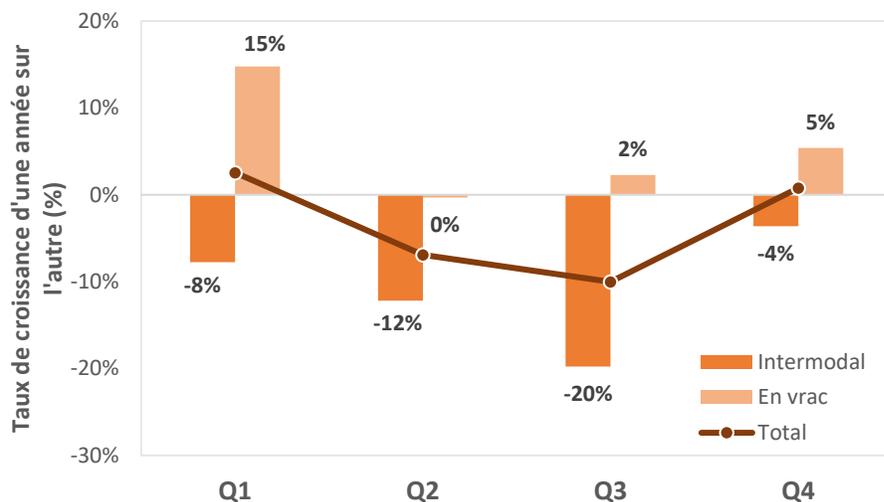
Les ports de l'est du Canada sont une porte d'entrée et de sortie clé pour le commerce maritime avec les pays d'Europe, de la Méditerranée et de l'Asie du Sud-Est. En 2023, le port de Montréal a connu une forte baisse de 10,7 % du débit de conteneurs. Halifax a connu une baisse similaire de 9,2 %. Les grands ports américains de New York-New Jersey, Savannah, Long Beach et Los Angeles ont également enregistré des baisses similaires du débit de conteneurs en 2023.

Alors que le débit conteneurisé a diminué, le débit non conteneurisé dans les quatre plus grands ports canadiens a augmenté de 8,1 % en 2023 par rapport à 2022. Sur la côte ouest, le port de Vancouver a enregistré une augmentation de 7,8 %, principalement due au vrac sec comme les céréales et le charbon. Une forte augmentation de 15,5 % a été observée au port de Prince Rupert, également en raison d'une augmentation du charbon et des céréales. Sur la côte Est, le port d'Halifax a connu une forte augmentation de 15,9 % du débit non conteneurisé, en grande partie due à la croissance des

marchandises en vrac liquide. Le port de Montréal a connu une augmentation de 2,9 %, principalement due à la croissance du pétrole brut, du carburant et du carburant diesel d'une année sur l'autre.

## Transport ferroviaire

Figure 2 : Taux de croissance des volumes ferroviaires



Source : Transports Canada, Chemins de fer de catégorie I

En 2023, le trafic ferroviaire des chemins de fer de catégorie I à l'échelle du système était inférieur aux niveaux de 2022 (-3,6 %).

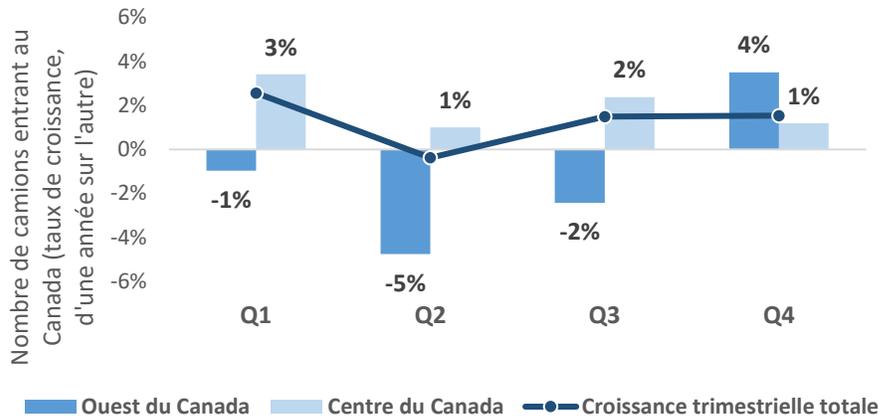
Globalement, les volumes de marchandises en vrac ont augmenté de 5,3 % en 2023 par rapport à 2022 grâce à la forte demande d'exportations de céréales et de charbon. En revanche, le trafic ferroviaire conteneurisé a diminué de 11,2 % en 2023 par rapport à 2022, en grande partie à cause du contexte macroéconomique qui a eu un impact sur la demande de marchandises conteneurisées.

Le corridor ferroviaire de l'Ouest canadien est le principal corridor commercial soutenant l'exportation de ressources naturelles en vrac telles que les céréales, le charbon et la potasse vers les marchés d'outre-mer et les États-Unis. Il permet également d'acheminer les marchandises conteneurisées importées d'Asie vers le centre du Canada et les États-Unis.

En 2023, les expéditions ferroviaires à destination et en provenance de l'Ouest du Canada ont diminué de -3,1 % par rapport à 2022. Cette baisse s'explique par une grève des débardeurs dans les ports de la côte ouest et par l'impact des incendies de forêt dans plusieurs provinces au cours de l'été. Dans le centre du Canada, la région du Grand Toronto est la principale destination des importations ferroviaires conteneurisées en provenance des ports de la côte ouest. En 2023, cette région a connu une baisse de 3,5 % des expéditions ferroviaires. Dans l'est du Canada, les expéditions ferroviaires ont diminué de 4 % au cours de la même période.

## Transport routier

Figure 3 : Taux de croissance du volume de camionnage (2023 vs 2022)



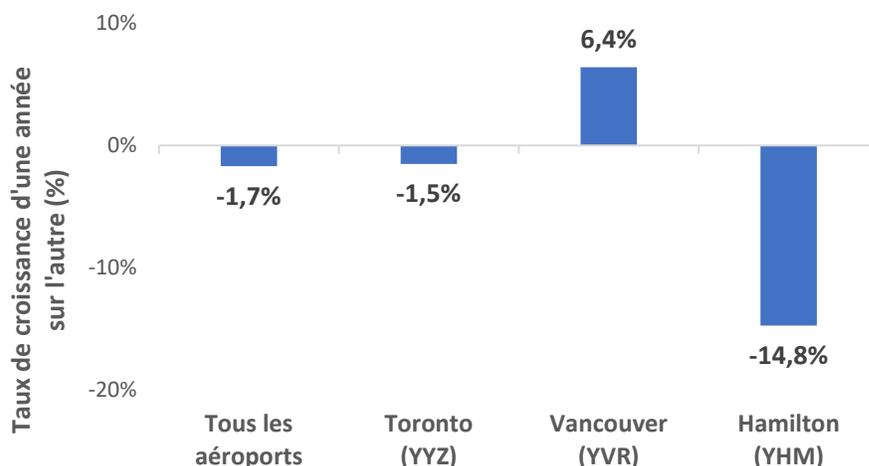
Source : Statistique Canada, tableau 24-10-0052-01

En 2023, les passages frontaliers de camions au Canada ont augmenté de 1,3 % par rapport à 2022. Le commerce par camion en provenance et à destination des États-Unis est concentré dans le centre du Canada. Le corridor Québec-Windsor demeure le corridor de camionnage le plus achalandé. Les passages frontaliers de camions ont augmenté de 2,0 % dans le centre du Canada et diminué de 1,3 % dans l'Ouest du Canada en 2023 par rapport à 2022.

Les flux de passages frontaliers dans les deux sens sont restés fluides tout au long de l'année 2023, avec une moyenne de 9 minutes pour les 15 passages les plus fréquentés. Il s'agit d'une diminution d'environ 2 % des temps d'attente dans l'ensemble par rapport à la moyenne historique sur trois ans. Sarnia et Fort-Erie/Peace Bridge sont les deux seuls postes frontaliers où les temps d'attente ont augmenté de plus d'une minute en 2023 par rapport à la moyenne historique sur trois ans. Les temps d'attente médians à ces postes frontaliers étaient respectivement de 12,9 minutes et de 15,6 minutes.

## Transport de fret aérien

Figure 4 : Taux de croissance du volume de fret aérien



Source : CESTA

Après une forte émergence du commerce électronique pendant la pandémie, des conditions macroéconomiques plus souples ont légèrement réduit la demande globale de fret aérien en 2023. Les aéroports du Canada ont supervisé 1,5 million de tonnes de fret chargées et déchargées par des transporteurs nationaux et étrangers en 2023, soit une légère baisse de 1,7 % par rapport aux volumes de 2022.

Les 3 aéroports les plus fréquentés pour le fret aérien sont les suivants :

- Aéroport international Pearson de Toronto (423 400 tonnes en 2023, soit 1,5 % de moins qu'en 2022)
- Aéroport international de Vancouver (290 400 tonnes en 2023, soit 6,4 % de plus qu'en 2022)
- Aéroport international de Hamilton (139 300 tonnes en 2023, soit une baisse de 14,8 % par rapport à 2022)

## Chaînes d'approvisionnement

### CHAÎNES D'APPROVISIONNEMENT DES CONTENEURS

La chaîne d'approvisionnement des conteneurs d'importation a gagné en fluidité en 2023, en grande partie grâce au refroidissement des conditions macroéconomiques. Toutefois, elle a également été mise à mal par des perturbations, notamment la grève des débardeurs dans les ports de la côte ouest.

Le temps de transit moyen de bout en bout pour importer un conteneur de Shanghai à Toronto via les ports de la côte ouest s'est considérablement amélioré en 2023 par rapport au niveau de 2022. Cependant, il reste plus élevé que les niveaux d'avant la pandémie. En moyenne, le temps de transit de

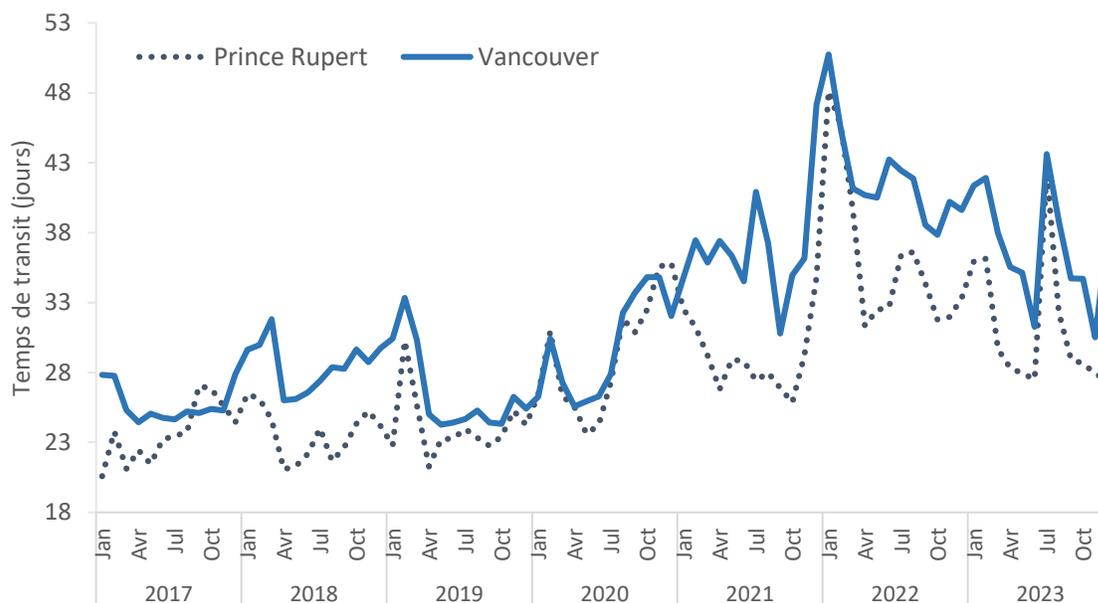
bout en bout pour les conteneurs d'importation était de 35,0 jours en 2023. Ce chiffre est inférieur à la moyenne de 2022 (39,9 jours), mais reste légèrement supérieur à la moyenne triennale de 34,7 jours.

Les durées de transit ont atteint leur maximum en juillet 2023, pendant la grève de 13 jours des débardeurs des ports de la côte ouest à la fin de l'été 2023. Les temps de transit ont été en moyenne de 42,5 jours pour le port de Vancouver et de 43,62 jours pour le port de Prince Rupert. La grève a interrompu le déchargement des navires et les activités ferroviaires dans les ports. Cela a entraîné une congestion et un arriéré de marchandises transitant par le port. Malgré ces difficultés, les ports canadiens sont restés compétitifs par rapport à leurs homologues américains.

Sur la côte Est du Canada, le temps de transit de bout en bout des conteneurs d'importation d'Anvers à Toronto était en moyenne de 21,1 jours en 2023. Ce chiffre est légèrement inférieur à la moyenne triennale de 21,7 jours. La baisse des volumes de conteneurs d'importation dans les ports de la côte Est contribue également à expliquer l'amélioration du temps de transit de bout en bout.

Les taux de fret des conteneurs sur les principaux itinéraires canadiens sont revenus à leurs niveaux d'avant la pandémie, après avoir atteint des pics à la fin de l'année 2021 et au début de l'année 2022. La demande de conteneurs d'importation est plus faible et les paquebots sont en surcapacité. Les taux de fret des conteneurs d'importation sur la côte ouest sont restés proches des niveaux pré-pandémiques tout au long de l'année 2023. Sur la côte Est, les taux de fret des conteneurs d'importation sont restés élevés au début de 2023 et ont connu une forte baisse et sont restés proches des niveaux pré-pandémiques à la fin de 2023.

**Figure 5 : Temps de transit de bout en bout pour les conteneurs entrants via les ports de la côte ouest (de Shanghai à Toronto)**



Source : Transports Canada, Chemins de fer de catégorie 1, Administrations portuaires canadiennes

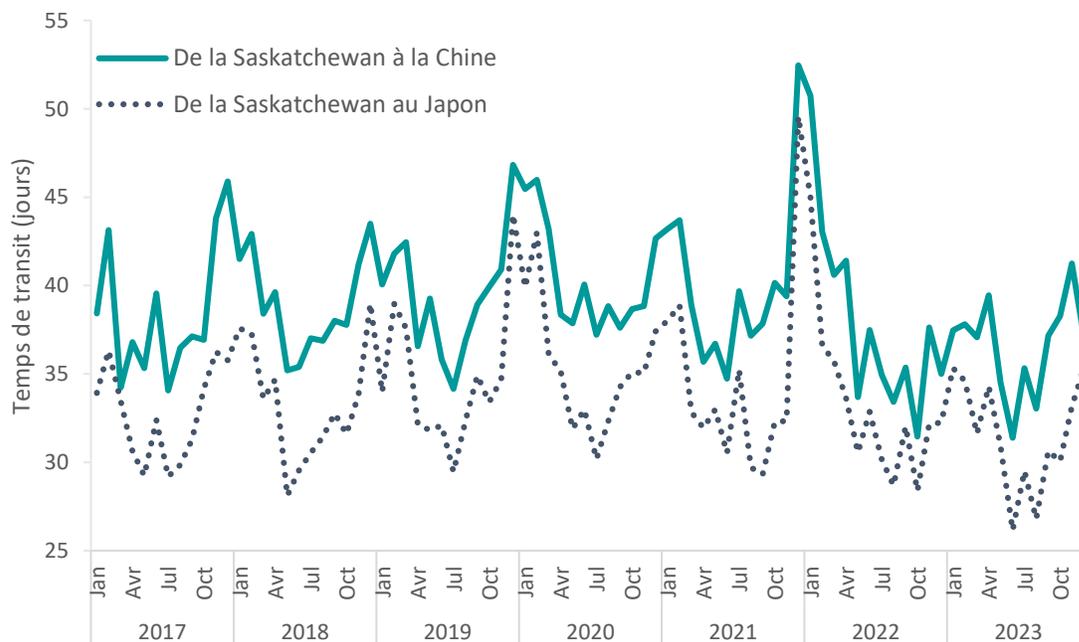
CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT EN CÉRÉALES

Les conditions agricoles difficiles dans l'Ouest canadien ont conduit à une récolte plus faible, ce qui a entraîné une réduction de la demande de transport par rail et par camion. La récolte pour la campagne agricole 2023-2024 était de 67,2 millions de tonnes, soit environ 10 % de moins que ce que l'Ouest canadien a produit en 2022-2023. Les expéditions en provenance des Prairies ont diminué de 9,7 %, et la quantité de céréales exportées depuis les ports de l'Ouest a baissé de 11,8 % au cours des 21 premières semaines de la campagne agricole 2023-2024.

La performance de la chaîne d'approvisionnement des céréales dans l'Ouest est restée relativement stable au cours des deux dernières années. Il y a quelques changements saisonniers, comme les temps de transit qui atteignent leur maximum pendant les mois d'hiver. Elle est mesurée en utilisant le temps de transit de bout en bout pour expédier des céréales de la Saskatchewan vers l'Asie en passant par le port de Vancouver.

Au cours de l'hiver 2023, la performance du transport n'a pas été affectée par des perturbations majeures liées à la chaîne d'approvisionnement ou aux conditions météorologiques. Cela a conduit à des résultats de temps de transit similaires à ceux de l'année précédente. Les temps de transit de bout en bout pour les céréales de la Saskatchewan vers la Chine via le port de Vancouver ont été en moyenne de 36,7 jours en 2023, légèrement inférieurs à la moyenne triennale de 39,4 jours. Pour les céréales à destination du Japon, la durée de transit de bout en bout en 2023 était en moyenne de 31,5 jours, juste en dessous de la moyenne triennale de 34,3 jours.

**Figure 6 : Temps de transit de bout en bout pour les céréales de la Saskatchewan vers l'Asie via le port de Vancouver**



Source : Transports Canada, Chemins de fer de catégorie 1, Port de Vancouver, *Lloyds List intelligence*

MOBILITÉ URBAINE

La pandémie de COVID-19 a entraîné un changement important dans les habitudes de déplacement au Canada. Le travail à domicile et les modèles de travail hybrides, devenus populaires, y ont contribué de manière significative. Les niveaux de congestion routière varient d'une zone urbaine à l'autre.

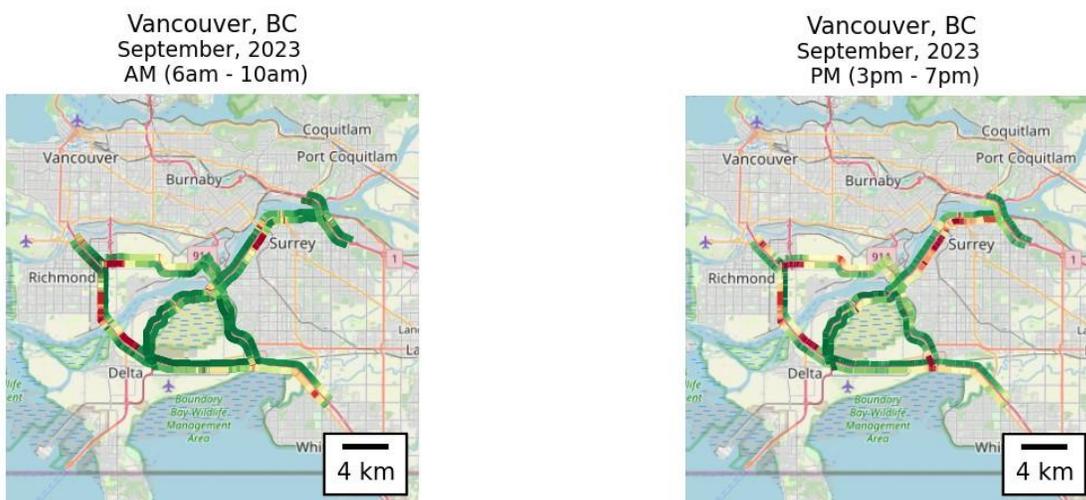
À Montréal, les embouteillages sont restés régulièrement supérieurs aux niveaux antérieurs à la pandémie l'année dernière, le niveau moyen d'embouteillage en 2023 étant supérieur de 18 % à celui de 2019.

À Vancouver, les embouteillages ont été en grande partie inférieurs aux niveaux d'avant la pandémie en 2023. Le niveau moyen d'encombrement en 2023 est inférieur de 6 % à celui de 2019. Les embouteillages ont régulièrement baissé en dessous des niveaux pré-pandémiques, de 20 % à Toronto et de 11 % à Calgary en moyenne.

**Carte 3 : Indice de temps de trajet mensuel pour Toronto (Ontario), du lundi au vendredi, par période de pointe**



**Carte 4 : Indice de temps de trajet mensuel pour Vancouver (Colombie-Britannique), du lundi au vendredi, par période de pointe**



## Rendement du secteur du transport des passagers

### TRANSPORT AÉRIEN

---

Le secteur aérien a continué à se remettre de la pandémie en 2023, le nombre de passagers en 2023 restant inférieur aux niveaux d'avant la pandémie :

- 85 millions de passagers sur les liaisons intérieures (par rapport à 73 millions en 2022),
- 29 millions de passagers sur les liaisons entre le Canada et les États-Unis (par rapport à 21 millions en 2022), et
- 39 millions de passagers sur les autres liaisons internationales (par rapport à 27 millions en 2022).

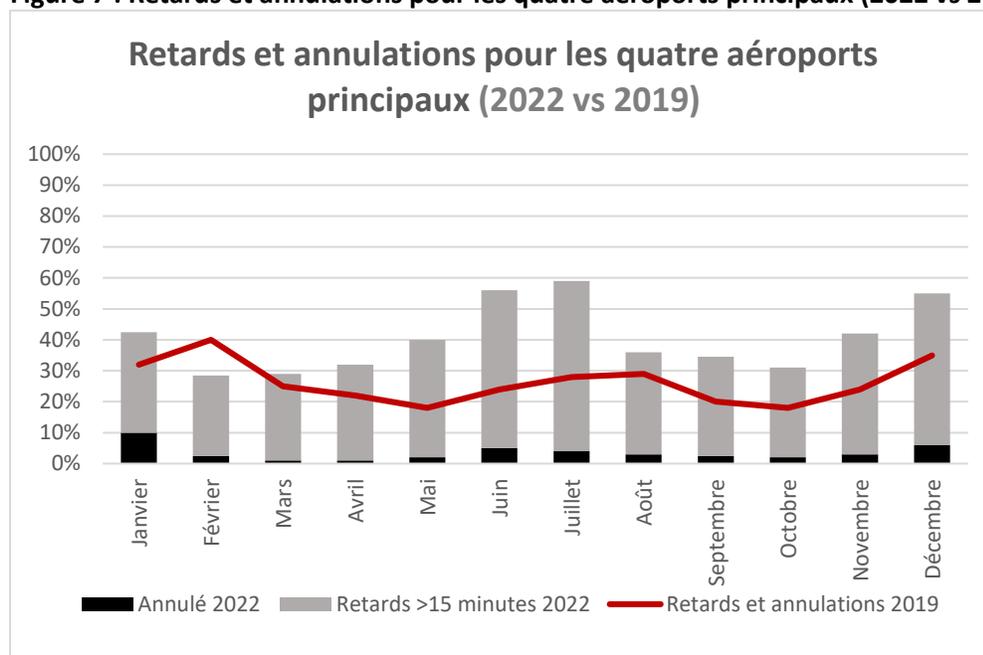
Environ 92,7 % (142,1 millions) de l'ensemble du trafic aérien de passagers a été géré par les 20 principaux aéroports du Canada. Parmi ceux-ci, les 4 principaux aéroports ont supervisé environ 70,2% (82,4 millions) du total des passagers embarqués/débarqués au Canada en 2022 :

- L'aéroport international Pearson de Toronto a accueilli 44,9 millions de passagers, soit 29,3 % du trafic national de passagers aériens.
- L'aéroport international de Vancouver a accueilli 24,3 millions de passagers, soit 15,9 % du trafic aérien national de passagers.
- L'aéroport international Montréal-Trudeau a accueilli 21,3 millions de passagers, soit 13,9 % du trafic aérien national.
- L'aéroport international de Calgary a accueilli 13,8 millions de passagers, soit 11,8 % du trafic national de passagers aériens.

Les retards de vols ont diminué progressivement en 2023. 33,4 % de tous les vols ont été retardés, contre 40,7 % en 2022. Malgré cette amélioration les délais sont restés à environ 10 % plus long que la moyenne de 2019 – soit 24,7%. Cela pourrait s'expliquer en partie par les multiples défis du secteur aérien au Canada, à savoir les événements météorologiques liés au climat tels que les incendies de forêt.

Au cours de l'été 2023, le Canada a connu la pire saison d'incendies de forêt jamais enregistrée, entraînant la fermeture de certains aéroports et affectant les opérations dans d'autres en raison de la fumée qui réduit la visibilité. Des phénomènes météorologiques extrêmes, tels que des orages violents et des inondations, ont également causé des perturbations.

Figure 7 : Retards et annulations pour les quatre aéroports principaux (2022 vs 2019)



Source : Cirium, le 25 avril, 2023

#### TRANSPORT MARITIME

L'industrie des croisières au Canada a affiché une forte croissance en 2023, avec environ 3,1 millions de passagers en 2023, par rapport à 2,2 millions de passagers en 2022. Cette croissance a placé l'industrie en position de force et le nombre de passagers est supérieur aux niveaux d'avant la pandémie (2,7 millions en 2019).

#### TRANSPORT FERROVIAIRE

VIA Rail a transporté 4,1 millions de passagers en 2023, soit une augmentation de 25 % par rapport aux 3,3 millions de passagers en 2022. L'achalandage a atteint 82 % du niveau de 5 millions de passagers avant la pandémie en 2019. Le corridor Québec-Windsor était le segment le plus achalandé du réseau de VIA Rail, accueillant 96 % du nombre total de passagers en 2022.

#### TRANSPORT ROUTIER

Le nombre de passagers aux frontières terrestres du Canada a augmenté de 33,9 % en 2023, avec 359 000 passagers entrant dans le pays.

L'indice de temps de parcours présenté dans la section consacrée au transport de marchandises est également un indicateur utile des performances en matière de transport de passagers. Les valeurs de l'indice montrent l'évolution du trafic et de la congestion sur le réseau routier urbain, qui est utilisé à la fois par les véhicules de transport de marchandises et les véhicules de transport de passagers.

## TRANSPORTS EN COMMUN

---

En 2023, les réseaux de transport urbain du Canada ont continué à se redresser. On estime à 1,5 milliard le nombre total de déplacements de passagers, par rapport à 1,2 milliard en 2022. Toutefois, cela ne représente que 77,4 % de la fréquentation totale de 2019. Bien que les activités typiques d'avant la pandémie aient repris, le comportement des citoyens en matière de déplacements domicile-travail a encore changé. Alors que la population du Canada a augmenté de près de 2,5 millions entre 2019 et 2023, 426,3 millions de trajets en moins ont été effectués en 2023 par rapport à 2019.

Les revenus d'exploitation totaux des réseaux de transport urbain s'améliorent, avec une augmentation de 25,5 % si l'on compare décembre 2023 à décembre 2022. Les revenus d'exploitation ont atteint des niveaux similaires à ceux de 2019 alors que le nombre de voyages de passagers a diminué. Cela est probablement dû à l'augmentation des coûts par voyage.

## Taux d'incidents et d'accidents

### TRANSPORT AÉRIEN

---

En 2023, il y a eu 136 accidents d'aviation enregistrés (en vertu du *Règlement de l'aviation canadien*) qui ont impliqué des aéronefs immatriculés au Canada. Ce chiffre est en baisse par rapport au total révisé de 139 enregistré en 2022. Ce chiffre reste inférieur de 13 % à la moyenne quinquennale de 157. Ces accidents ont fait 33 morts, soit 9 de plus que les 24 enregistrés en 2022.

En 2023, le Canada a continué à soutenir le flux de voyageurs aériens et de marchandises légitimes tout en maintenant un niveau élevé de sûreté aérienne. L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien a contrôlé environ 57,6 millions de passagers au cours de la période 2022-2023.

### TRANSPORT MARITIME

---

Le Canada a un excellent bilan de sécurité et de sûreté dans le domaine du transport maritime. Il y a relativement peu d'accidents compte tenu des milliers de navires qui naviguent dans les eaux canadiennes. En 2023, 237 accidents maritimes ont été signalés au Bureau de la sécurité des transports. 9 ont été mortels, entraînant 18 décès.

### TRANSPORT FERROVIAIRE

---

En 2023, environ 913 accidents ferroviaires ont été enregistrés. Ce chiffre est en baisse par rapport à 2022 et inférieur de 13 % à la moyenne quinquennale de 1 045. Ces accidents ont fait 67 morts, par rapport à 65 en 2022. Les accidents impliquant des marchandises dangereuses ont diminué, passant de 110 en 2022 à 87 en 2023.

### TRANSPORT ROUTIER

---

En 2022, le nombre de décès attribuables à des collisions routières a diminué d'environ 1 % par rapport à 2013, malgré une croissance significative du nombre de conducteurs titulaires d'un permis de conduire, de véhicules immatriculés et de véhicules-kilomètres parcourus. Le taux de mortalité pour 10

000 véhicules motorisés immatriculés au Canada était de 0,73 en 2022. Ce taux a été relativement stable ces dernières années et est nettement inférieur (-14 %) à ce qu'il était dix ans plus tôt (2013).

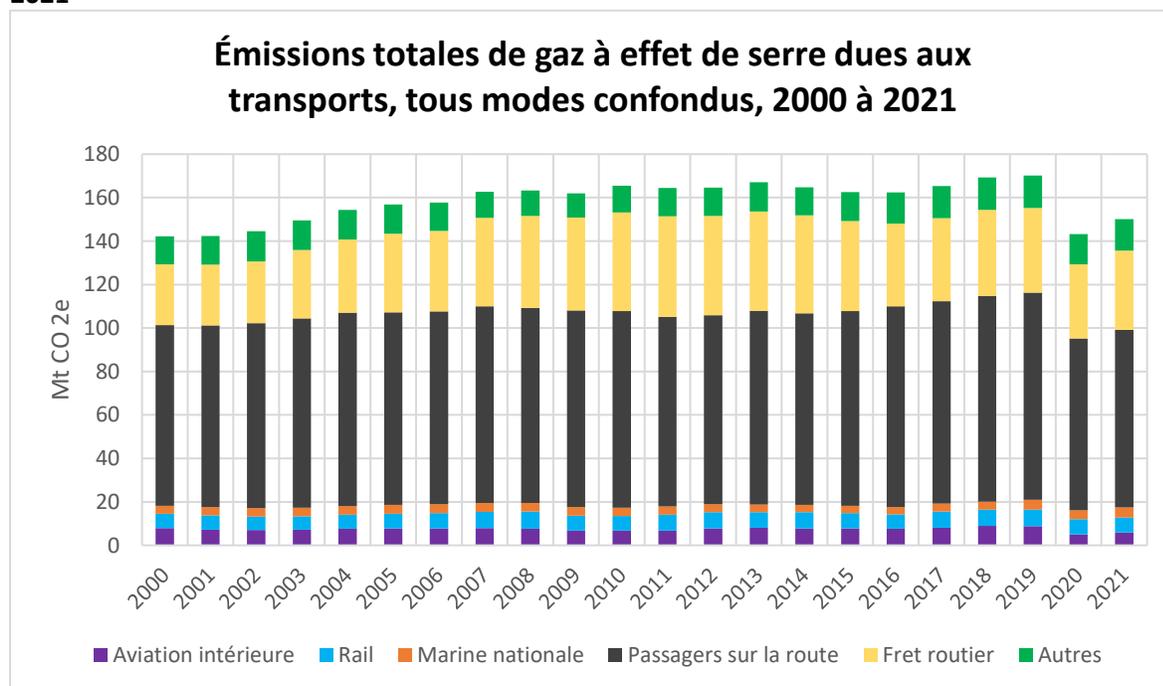
En 2023, les fabricants ont émis 710 rappels touchant un total de 4 601 253 véhicules, pneus et sièges d'auto pour enfants au Canada. Parmi ces rappels, 32 (ou 4,5 %) ont été influencés par les interactions de Transports Canada avec les fabricants, affectant 20,5 % (941 247) de la population totale des rappels.

### Émissions de gaz à effet de serre

Les émissions de gaz à effet de serre liées au transport à l'échelle nationale ont augmenté de 2,8 % entre 2010 et 2019. Cependant, elles ont diminué de 11,8 % entre 2019 et 2021 en raison de la pandémie de COVID-19. Le Rapport d'inventaire national du Canada 2000-2021 fait état d'une baisse des émissions pour le transport aérien et d'une hausse des émissions pour le transport maritime, ferroviaire et routier (voir la figure).

Pour obtenir les dernières estimations historiques des émissions pour le Canada, y compris pour les transports, veuillez consulter l'[inventaire officiel des gaz à effet de serre du Canada](#).

**Figure 8 : Émissions totales de gaz à effet de serre dans les transports, tous modes confondus, 2000 à 2021**



Le graphique montre le total des tonnes métriques d'émissions de gaz à effet de serre, ainsi que la part de ce total répartie entre 6 modes (aviation, rail, marine, transport routier de passagers, transport routier de marchandises et autres) de l'année 2000 à l'année 2021. En 2021, l'aviation représentera 5,83 millions de tonnes d'émissions, le rail 7,00 millions de tonnes d'émissions, le transport maritime 4,56 millions de tonnes d'émissions, le transport routier de passagers 81,74 millions de tonnes d'émissions et le transport routier de marchandises 36,51 millions de tonnes d'émissions.

**CHAPITRE 3**  
**PERFORMANCE DU SYSTÈME**

Année	Transport aérien	Transport ferroviaire	Transport maritime	Transport routier (passagers)	Transport routier (fret)	Autres
2000	7,86	6,64	3,74	83,17	27,90	12,93
2001	7,23	6,59	3,83	83,58	27,90	13,22
2002	7,10	6,09	3,92	85,14	28,43	13,81
2003	7,21	6,13	3,98	87,09	31,54	13,60
2004	7,71	6,30	4,07	88,93	33,70	13,59
2005	7,80	6,71	4,16	88,57	36,08	13,48
2006	7,83	7,03	4,10	88,68	36,99	13,02
2007	7,92	7,54	4,07	90,50	40,62	12,00
2008	7,57	7,96	4,01	89,72	42,36	11,60
2009	6,76	6,82	3,95	90,49	42,75	11,26
2010	6,81	6,65	3,88	90,51	45,29	12,36
2011	6,73	7,40	3,77	87,33	46,18	13,01
2012	7,75	7,58	3,66	86,94	45,64	13,05
2013	8,03	7,29	3,52	89,15	45,59	13,53
2014	7,73	7,46	3,40	88,11	45,17	12,83
2015	7,74	7,11	3,27	89,75	41,36	13,36
2016	7,68	6,53	3,45	92,30	38,14	14,28
2017	8,12	7,44	3,64	93,14	38,27	14,77
2018	8,89	7,61	3,66	94,50	39,73	14,93
2019	8,82	7,65	4,49	95,29	38,95	14,96
2020	4,98	7,10	4,02	79,06	34,19	13,87
2021	5,83	7,00	4,56	81,74	36,51	14,48

**Source :** Environnement et changement climatique Canada, Rapport d'inventaire national, 2023

**Note :** Émissions exprimées en mégatonnes d'équivalent de dioxyde de carbone (Mt CO<sub>2</sub>e).

#### SECTEUR ROUTIER

En 2021, le secteur du transport routier a émis 118 mégatonnes de CO<sub>2</sub>e (équivalent de dioxyde de carbone). Cela représente 79 % des émissions de gaz à effet de serre liées aux transports au Canada et 18 % de l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre au Canada.

Entre 2005 et 2021, les émissions de gaz à effet de serre attribuables au transport routier ont diminué de 5 %. L'activité routière et les émissions ont été considérablement réduites en 2021 par rapport à 2019 en raison de la pandémie de COVID-19 et des restrictions de voyage qui en découlent. Malgré des gains d'efficacité énergétique dans toutes les catégories de véhicules, l'augmentation entre 2005 et 2019 est de 1,5 % :

- une croissance de l'activité des passagers et du fret
- une évolution vers des transports à plus forte intensité de gaz à effet de serre, notamment les poids lourds et les véhicules passagers de plus grande taille (comme les VUS et les camionnettes)

Les émissions de gaz à effet de serre des véhicules de transport routier de marchandises ont connu une légère augmentation de 1 % entre 2005 et 2021, passant de 36,1 à 36,5 mégatonnes. Au cours de la même période, l'activité de fret routier, mesurée en tonnes-kilomètres, a augmenté de 16,5 %. Cela montre l'importance de l'amélioration du rendement énergétique et de l'adoption de nouvelles technologies dans le secteur.

Les émissions de gaz à effet de serre des véhicules routiers de tourisme ont diminué de 8 % entre 2005 et 2021, passant de 89 à 82 mégatonnes. Au cours de la même période, l'activité des véhicules routiers de tourisme, mesurée en passagers-kilomètres, a augmenté d'environ 7 %. La diminution des émissions en 2020-21 est due à la réduction des déplacements personnels liée à la pandémie de COVID-19, à l'amélioration du rendement énergétique des véhicules et à l'augmentation de la part des véhicules à zéro émission sur les routes.

La réglementation fédérale a fixé des normes d'émission de gaz à effet de serre de plus en plus strictes pour les nouvelles voitures particulières et les nouveaux camions légers des années modèles 2017 à 2026, ainsi que pour les nouveaux véhicules lourds et les moteurs des années modèles 2021 à 2027. Ces normes s'appuient sur les normes existantes couvrant les années modèles antérieures. En décembre 2023, le gouvernement a publié la norme de disponibilité des véhicules électriques.

Cette mesure a créé des exigences annuelles en matière de véhicules à zéro émission pour les fabricants et les importateurs de nouveaux véhicules légers destinés à la vente. Ces exigences sont les suivantes : 20 % pour l'année modèle 2026, 60 % pour l'année modèle 2030 et 100 % pour l'année modèle 2035 et les années suivantes. Le gouvernement a également annoncé son objectif de faire en sorte que 35 % des ventes totales de véhicules moyens et lourds soient sans émissions d'ici à 2030. Il prévoit d'exiger que 100 % des véhicules soient à zéro émission d'ici 2040 pour un sous-ensemble de types de véhicules en fonction de la faisabilité.

## SECTEUR AÉRIEN

---

En 2021, l'aviation intérieure a émis 5,8 mégatonnes de CO<sub>2</sub>e. Cela représente 3,9 % des émissions de gaz à effet de serre liées aux transports au Canada. Les émissions attribuables au transport aérien ont augmenté depuis 2005 en raison de l'accroissement du trafic aérien. Toutefois, les rapports font état d'une amélioration constante des performances des transporteurs aériens en matière d'intensité des émissions.

## SECTEUR FERROVIAIRE

---

En 2021, le secteur ferroviaire a émis 7,0 mégatonnes de CO<sub>2</sub>e. Cela représente 4,7 % des émissions de gaz à effet de serre liées aux transports nationaux.

Selon le rapport annuel de surveillance des émissions des locomotives de 2021, publié en 2023, les émissions totales de gaz à effet de serre provenant des activités ferroviaires au Canada ont diminué de 2,8 % entre 2020 et 2021. Cette baisse est due à l'amélioration de l'intensité des émissions des chemins de fer de marchandises de catégorie 1 (1,2 % par rapport à 2020) et à la diminution du trafic.

En 2021, la pandémie de COVID-19 a continué à affecter l'intensité des émissions de gaz à effet de serre des chemins de fer interurbains et de banlieue. Cela s'explique par la baisse de la fréquentation par rapport aux niveaux antérieurs à la pandémie.

## SECTEUR MARITIME

---

En 2021, le secteur maritime canadien a émis 4,6 mégatonnes de CO<sub>2</sub>e. Cela représente 3,0 % des émissions de gaz à effet de serre liées aux transports du pays. Il s'agit d'une augmentation de 9,7 % des émissions entre 2005 et 2021. Toutefois, les rejets d'hydrocarbures des navires commerciaux en mer ont diminué. Cela s'explique par le recours accru à la surveillance aérienne régulière, qui a permis aux navires de prendre conscience que les activités polluantes illégales pouvaient être détectées.

Les tendances et les perspectives du secteur des transports au Canada seront largement influencées par des facteurs structurels à long terme.

- changements démographiques
- initiatives en matière d'environnement et de climat
- les changements technologiques

Ce chapitre examine de plus près ces facteurs à long terme et souligne l'importance de comprendre les impacts et les implications qu'ils ont sur le secteur des transports au Canada. Il aborde également les facteurs clés de la reprise à court terme du secteur, tels que l'impact des investissements publics et l'évolution de la demande de services de transport, tous modes confondus.

## Tendances en matière d'innovation

Les progrès technologiques modifient considérablement presque tous les secteurs de l'économie, y compris celui des transports. Le Canada améliore l'efficacité et la sécurité de son réseau de transport à l'aide de technologies émergentes afin de s'assurer qu'il reste de classe mondiale.

Le secteur des transports se transforme grâce à l'essor de l'électrification, des véhicules autonomes, des infrastructures connectées et de l'aviation durable. L'augmentation de l'adoption des véhicules électriques est au cœur de la stratégie canadienne de réduction des émissions de gaz à effet de serre, soutenue par des incitations et des investissements gouvernementaux.

Les technologies des véhicules autonomes sont actuellement en phase d'essai. Elles devraient rendre les déplacements plus sûrs et la gestion du trafic plus efficace. L'infrastructure connectée améliore la façon dont les véhicules, les systèmes de gestion du trafic et les autres composants de l'infrastructure communiquent. Cela conduit à des solutions de circulation plus intelligentes et basées sur des données.

Les initiatives visant à explorer le carburant hydrogène et à développer l'utilisation des drones s'inscrivent dans le cadre de l'engagement du Canada en faveur de transports plus sûrs, plus efficaces et plus respectueux de l'environnement. Cette évolution est complétée par des technologies émergentes et établies, telles que les systèmes avancés d'aide à la conduite et l'expansion de l'infrastructure des véhicules électriques. Ces technologies modifient les comportements des consommateurs en faveur d'options de transport durables.

La numérisation et l'automatisation sont également des moteurs essentiels du changement. Elles font progresser rapidement l'innovation et modifient l'emploi et la gestion de la chaîne d'approvisionnement. L'intégration de l'intelligence artificielle et de l'internet des objets améliore l'intelligence et la résilience des infrastructures et de la logistique. Ce changement est crucial pour s'adapter aux évolutions technologiques rapides, optimiser les systèmes, augmenter la productivité et réduire les coûts opérationnels.

Ces avancées permettent d'accroître le débit et d'améliorer la visibilité sur l'ensemble des flux de transport et de commerce. L'intelligence artificielle et l'internet des objets sont de plus en plus utilisés dans la gestion des systèmes, l'inspection des cargaisons et le suivi en temps réel des conteneurs d'expédition afin de renforcer l'efficacité et la transparence. Le gouvernement du Canada joue un rôle essentiel en créant un environnement propice au partage d'informations et à la collaboration entre les secteurs.

## TENDANCES ÉMERGENTES EN MATIÈRE D'INNOVATION DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS AU CANADA

---

- **Électrification des transports** : L'adoption plus rapide des véhicules électriques est soutenue par des incitations gouvernementales et une infrastructure de recharge en expansion. Il s'agit notamment d'intégrer des sources d'énergie renouvelables telles que l'énergie solaire et éolienne afin de réduire davantage l'empreinte carbone.
- **Systèmes autonomes, connectés et automatisés** : Cette tendance comprend les essais de bus et de taxis autonomes qui rendent la mobilité urbaine plus sûre et plus efficace. Elle comprend également l'automatisation de la gestion du trafic et des opérations logistiques. Cela permet d'améliorer la précision et de réduire les erreurs. Les mises à jour constantes des politiques et des réglementations garantissent la sécurité, l'efficacité et l'accès équitable à ces technologies.
- **Systèmes de transport intelligents et intégration de l'internet des objets** : L'adoption de systèmes basés sur les données et l'internet des objets permettent d'améliorer la gestion du trafic et de réduire les embouteillages. Ces systèmes améliorent la sécurité, l'équité et l'accessibilité, en fournissant des services plus personnalisés. Cependant, il reste des défis liés à la protection de la vie privée, à la sécurité des données et à la nécessité de partenariats public-privé efficaces pour gérer et sauvegarder les données.
- **Réseaux de transport durables et multimodaux** : Développer des réseaux qui permettent des transitions fluides entre les différents modes de transport. Cela permet de réduire la dépendance à l'égard des véhicules personnels et de soutenir la durabilité environnementale.
- **La numérisation des opérations** : Cette tendance comprend l'utilisation de l'intelligence artificielle avancée pour l'optimisation des logiciels logistiques, des dispositifs de l'Internet des objets pour la maintenance prédictive, et de la chaîne de blocs pour le traitement sécurisé. Ces technologies améliorent l'efficacité opérationnelle et la sécurité dans l'ensemble du secteur des transports.
- **Améliorer l'accessibilité grâce à l'innovation** : L'intelligence artificielle et d'autres technologies émergentes sont utilisées pour créer des voyages plus accessibles et plus fluides, en particulier pour les personnes handicapées, les personnes âgées et d'autres citoyens ayant des besoins particuliers.
- **Mobilité aérienne avancée** : Les développements dans le milieu des livraisons par drones et des drones passagers introduiront des solutions de mobilité aérienne dans les réseaux de transport urbain. Cela pourrait potentiellement réduire la congestion du trafic au sol.

La façon dont le Canada utilise les innovations technologiques pour améliorer les transports s'aligne sur celle d'autres pays, comme les États-Unis, le Royaume-Uni, l'Union européenne et le Japon. La collaboration avec ces pays est essentielle pour innover et relever les défis modernes en matière de transport.

## IMPLICATIONS POUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS AU CANADA

---

Le Canada adopte les avancées technologiques. Les technologies établies et émergentes jouent un rôle crucial. Les systèmes avancés d'aide à la conduite et les applications de données en temps réel sont désormais largement acceptés. L'expansion de l'infrastructure des véhicules électriques favorise des comportements de consommation plus durables.

Les nouveaux outils numériques augmentent l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement. Ils optimisent la prestation de services et la gestion logistique en aidant à détecter les problèmes et à améliorer les performances des différents modes de transport, y compris les dimensions internationales. Ces innovations améliorent les flux dans les couloirs et réduisent les coûts. Elles favorisent également la collaboration et réduisent les risques en matière de sécurité et d'environnement, modifiant ainsi l'ensemble de l'expérience du transport.

L'approche proactive du Canada en matière de numérisation, d'automatisation, d'électrification et d'aviation durable nécessite des cadres réglementaires solides et d'importants investissements dans les infrastructures. Elle nécessite également une plus grande vigilance et des mesures de sécurité plus strictes pour faire face à l'évolution des risques tels que les cyber-attaques et les questions de propriété des données privées et commerciales. Ces avancées technologiques créent également de nouvelles opportunités d'emploi dans le domaine de la technologie. Il est donc urgent de mettre en place des programmes de recyclage et de perfectionnement des compétences pour préparer la main-d'œuvre à l'avenir.

Grâce à une gestion stratégique, cette transition peut faire du Canada un leader mondial dans le domaine des technologies de transport. Les progrès réalisés en matière d'efficacité opérationnelle et de durabilité grâce aux innovations dans le domaine des transports peuvent correspondre aux résultats des politiques publiques et profiter à toutes les parties prenantes.

## Facteurs influençant le transport

### L'ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE

---

En 2023, le Canada a connu une croissance démographique record. La population a atteint environ 40,5 millions d'habitants à la fin de l'année, principalement grâce aux migrations internationales. La population devrait augmenter de plus de 2,5 millions d'ici 2036. Depuis de nombreuses années, le Canada est en tête des pays du G7 en matière de croissance démographique.

La majeure partie de cette croissance se produit dans les centres urbains. Le *World Urbanization Prospect* des Nations unies prévoit que le taux d'urbanisation au Canada atteindra 88 % en 2050, par rapport à 83 % aujourd'hui. Cette évolution entraînera une augmentation de la demande de déplacements urbains et des risques de congestion. L'augmentation de la congestion urbaine pourrait également accroître la demande de transports en commun. Selon le *TomTom 2023 Traffic Index*, Toronto est la ville la plus encombrée d'Amérique du Nord. C'est la troisième ville la plus encombrée au monde. Elle est suivie par Vancouver et Winnipeg avec des niveaux d'encombrement compris entre 28 % et 42 %.

L'augmentation de la population des personnes âgées au Canada va accroître le besoin de transports plus flexibles et plus accessibles. En 2036, Statistique Canada prévoit que la population âgée de 65 ans et plus représentera 24 % de la population, par rapport à 19 % en 2023.

Cela aura également un impact sur la disponibilité des ressources humaines pour les activités et les opérations de transport. Avec le vieillissement de la population et le départ à la retraite d'un nombre croissant de travailleurs, il y aura moins de professionnels qualifiés pour les remplacer.

## TRANSPORT VERT

---

En 2023, le gouvernement du Canada a continué de faire progresser l'adoption des véhicules à zéro émission dans tout le pays. Nous nous sommes engagés à mettre en œuvre des règlements sur les véhicules à zéro émission dans le secteur des véhicules légers et dans celui des véhicules moyens et lourds. Ces réglementations fixeront des exigences qui augmenteront chaque année en vue d'atteindre 100 % des ventes de véhicules légers à zéro émission d'ici 2035 et des ventes de véhicules moyens et lourds à zéro émission d'ici 2040 si possible. Les règlements relatifs aux véhicules légers prévoient des objectifs d'au moins 20 % d'ici à 2026 et d'au moins 60 % d'ici à 2030. Des objectifs intermédiaires pour les réglementations relatives aux véhicules moyens et lourds seront étudiés pour différents segments de véhicules en fonction de la faisabilité.

## AVANCÉE TECHNOLOGIQUE

---

Le Canada doit se préparer à un avenir marqué par l'émergence de technologies perturbatrices et de nouvelles approches. La connectivité et l'automatisation auront des répercussions majeures sur le secteur des transports et l'économie. Le rythme des progrès technologiques connaît une croissance exponentielle. Le Canada doit s'adapter à ces progrès et en tirer parti pour améliorer l'efficacité et la sécurité du secteur des transports afin de conserver un réseau de transport de classe mondiale.

Les technologies de l'information, de la communication et autres ont connu des avancées significatives au cours des deux dernières décennies. Ces technologies ont apporté des changements majeurs dans presque tous les secteurs de l'économie, y compris les transports.

Les nouvelles technologies sont utilisées pour les infrastructures de transport, les équipements et la gestion de la chaîne d'approvisionnement afin de les rendre plus intelligents et plus efficaces. Des changements tels que le covoiturage et les services de livraison du "dernier kilomètre" ont modifié à la fois le mode et le lieu de transport et continueront à perturber les transports.

Cette tendance ne ralentit pas. Elle s'accéléra probablement à mesure que les secteurs public et privé s'adapteront à de nouvelles méthodes de travail. Les changements technologiques et l'innovation auront un impact à la fois sur la demande et sur l'offre de transport. Les principales perturbations à venir sont les suivantes :

- les technologies récentes (logistique en nuage, internet des objets)
- les technologies émergentes (intelligence artificielle, analyse avancée, chaîne de blocs)
- les technologies de pointe (véhicules automatisés, robotique)

Ces innovations pourraient améliorer les flux dans les corridors commerciaux, réduire les coûts, faciliter la collaboration et réduire les impacts sur la sécurité et l'environnement. Elles pourraient modifier l'origine et la destination des envois, ainsi que la nature des services de transport.

La numérisation joue également un rôle important dans l'avancée technologique de Transports Canada. C'est ce que montre l'annonce faite par le gouvernement du Canada de lancer une nouvelle initiative d'infrastructure numérique pour renforcer les chaînes d'approvisionnement du Canada. Cette initiative constituerait une partie importante de la stratégie nationale sur la chaîne d'approvisionnement du Canada. Elle améliorerait l'efficacité et la résilience de la chaîne d'approvisionnement du Canada par les moyens suivants

- faciliter la planification et la coordination des activités de transport
  - Cela permet de réduire les ralentissements et les encombrements et de mieux résister aux perturbations grâce à la collecte et au partage de données et d'analyses en temps réel.
- soutenir les approches sectorielles en matière de solutions numériques, notamment en ce qui concerne la collecte de données, la coordination et l'amélioration de la visibilité du réseau de transport pour les transporteurs, les expéditeurs et les gouvernements
- soutenir la prise de décision fondée sur des données probantes afin d'optimiser les réseaux existants et de mieux planifier les investissements dans les infrastructures

## Récupération

### RÉCUPÉRATION DES PASSAGERS AÉRIENS

---

La demande a presque retrouvé ses niveaux d'avant la pandémie en 2023. En juillet, les principales compagnies aériennes canadiennes ont transporté plus de 7 millions de passagers pour la première fois depuis le début de la pandémie de COVID-19 (une hausse de 13 % d'une année sur l'autre). Les départs par avion au cours des trois derniers mois de 2023 sont restés stables et se sont rapprochés des niveaux de 2019 (98,6 %).

La reprise nationale a été inégale, affectant les communautés rurales et isolées. Chaque province et territoire a perdu de la connectivité régionale depuis la pandémie. Cette situation a été aggravée par une pénurie mondiale de pilotes.

Le comité des opérations de reprise aéroportuaire a été créé en mai 2022 pour identifier et réduire les ralentissements dans le système de transport aérien. Il continue de se réunir régulièrement pour faire progresser les efforts de redressement du secteur aérien. En 2023, le comité s'est efforcé d'améliorer les temps d'attente aux contrôles de sécurité, la ponctualité des annulations et des retards de vols, la communication avec les passagers et la coordination des parties prenantes en cas de conditions météorologiques extrêmes et de périodes de pointe pour les voyageurs.

### LE TRAFIC AÉRIEN DE PASSAGERS FAIT PREUVE DE RÉSILIENCE

---

En 2023, le nombre de passagers voyageant par avion a augmenté de 27 % par rapport à 2022. Ce chiffre est inférieur d'environ 6 % aux niveaux d'avant la pandémie. Le nombre de passagers voyageant à l'étranger était supérieur aux niveaux de 2019, suivi par ceux voyageant à l'intérieur du Canada, et enfin à destination ou en provenance des États-Unis. La demande mondiale de transport aérien a continué à croître malgré le ralentissement économique et les tensions géopolitiques.

Le nombre de passagers aériens devrait retrouver son niveau de 2019 vers 2024. Cette évolution est soutenue par la vigueur du secteur international. Les risques de baisse restent liés à l'augmentation du coût de la vie à court terme, à la hausse des coûts d'emprunt, aux changements de comportement des voyageurs et aux préoccupations de l'industrie en matière d'offre. Soutenue par les restes d'une demande refoulée, la résilience des voyages d'agrément reste un risque à la hausse.

Au cours des 20 prochaines années, le transport aérien devrait retrouver sa relation à long terme avec l'activité économique. Toutefois, des incertitudes subsistent. Les coûts d'emprunt pourraient ralentir le

renouvellement de la flotte, en combinaison avec les effets des objectifs de protection de l'environnement, d'autres environnements réglementaires et de l'innovation technologique.

## RECOUVREMENT DU FRET

---

En 2023, le secteur du fret a été confronté à différents défis et opportunités qui ont affecté la reprise. Les dépenses de consommation post-pandémiques et la forte augmentation de la demande de biens ont fait place à un environnement plus stable influencé par des facteurs macroéconomiques mondiaux. Alors que certains secteurs, comme l'industrie automobile, ont maintenu leur demande post-pandémique, le secteur du fret reste confronté aux problèmes de la chaîne d'approvisionnement mondiale et à l'incertitude économique.

Les taux d'inflation élevés et le resserrement des dépenses ont affecté les modes de consommation des consommateurs, réduisant la demande d'importations et la demande globale de transport de marchandises. Les conflits géopolitiques affectent également la demande pour des industries spécifiques, en particulier les produits énergétiques, alors que le conflit entre l'Ukraine et la Russie se poursuit.

Les perspectives à long terme du transport de marchandises sont bonnes. La croissance devrait revenir à mesure que les conditions économiques mondiales évoluent. Les progrès de la numérisation, de l'analyse des données et des infrastructures intelligentes permettent de réduire les coûts grâce à une efficacité, une surveillance et une gestion accrues des frayeurs. Des facteurs tels que le changement climatique et la durabilité modifient également le transport de marchandises et suggèrent une transformation plus large à long terme dans les années à venir.

## Croissance de la demande et perspectives

Les perspectives des services de transport de marchandises sont le résultat direct des perspectives de l'offre et de l'utilisation des biens au Canada. Nous devons connaître les perspectives des secteurs clés de l'économie pour comprendre les perspectives de la demande de services de transport.

La croissance démographique et l'augmentation des revenus dans les marchés émergents entraîneront une hausse de la demande de produits agricoles canadiens à l'étranger. La croissance modérée de la population nationale entraînera une demande continue des ménages pour les expéditions nationales et les importations de matériaux de construction et de biens de consommation. Les effets directs du changement climatique et des politiques en la matière entraîneront une croissance limitée des exportations et de l'utilisation intérieure des produits de la sylviculture et des combustibles fossiles. Toutefois, les mesures prises pour lutter contre le changement climatique et les nouvelles technologies constituent des opportunités importantes pour les exportations canadiennes de minéraux essentiels et de carburants de substitution.

Étant donné que les produits de base qui connaissent la croissance la plus rapide sont principalement destinés au commerce extérieur, la croissance de la demande de transport se concentrera sur les corridors ferroviaires et routiers reliant les principaux ports. L'augmentation soutenue des produits de base nationaux entraînera encore une croissance modeste des autoroutes interrégionales.

Tableau 9. Croissance de la demande de transport 2024-2034

Haute	Modérée	Faible
Engrais	Biens de consommation	Pâtes et papiers
Céréales et oléagineux	Métaux et minéraux de construction	Produits du bois
Minéraux critiques	Charbon pour la fabrication de l'acier	Combustibles fossiles raffinés
Hydrogène et matières premières	Automobiles	Pétrole brut