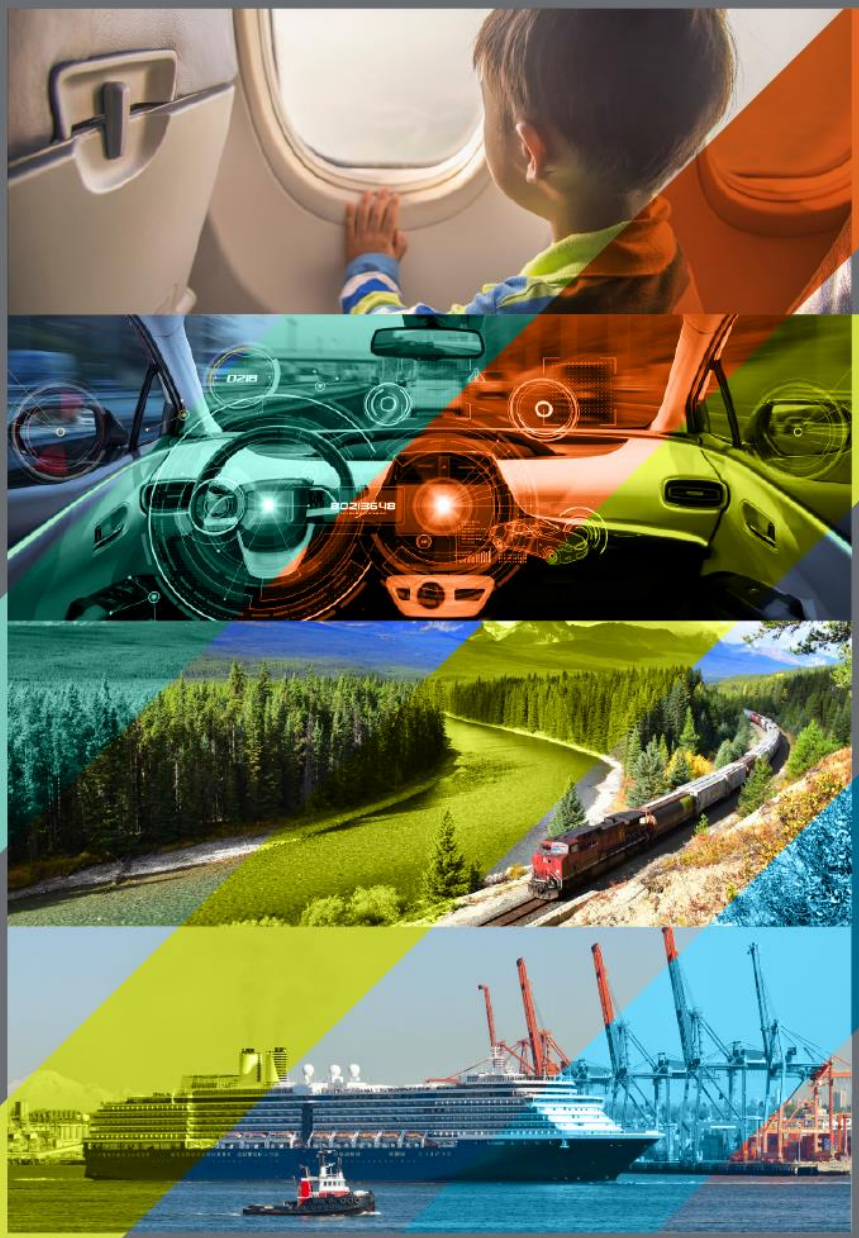
Les Transports au Canada 2020

UN SURVOL



Transports Canada
Transport Canada

Canada

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, 2020.
This publication is also available in English under the following title Transportation in Canada 2020, Overview Report.

TP No. TP-15388F

TC No. TC-1006006

Catalogue No. T1-21F-PDF

ISBN 1920-0854

Permission de reproduire

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

Pour obtenir l'autorisation de reproduire des pages de cette publication à des fins commerciales, veuillez compléter le formulaire Web suivant : https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/demande-affranchissement-droit-auteur

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

Cette publication est aussi disponible en ligne à l'adresse URL suivante : https://tc.canada.ca/en/corporate-services/transparency/corporate-management-reporting/transportation-canada-annual-reports

Préface

Message du ministre

Transports 2030

Faits saillants

Objectif du rapport

Chapitre 1: Rôle des transports dans l'économie

Les transports favorisent la croissance économique

Les transports favorisent le commerce

Les transports favorisent la mobilité

Chapitre 2: Aperçu du réseau de transport du Canada

Réseau national de transport du Canada

Systèmes de transport régionaux

OUEST DU CANADA | CENTRE DU CANADA | EST DU CANADA | NORD DU CANADA

Fonds national des corridors commerciaux

Chapitre 3: Évolution récente du secteur des transports

Transport routier

Transport ferroviaire

Transport maritime

Plan de protection des océans

Transport aérien

Transport de marchandises dangereuses

Transports en commun

Chapitre 4: Performance du système de transport canadien

Mesure de performance

Flux du transport de marchandises

Flux de trafic des passagers

Transports sûrs et sécuritaires

Transports écologiques

Chapitre 5: Tendances et perspectives

Tendances en matière d'innovation

Perspectives en matière de transport

Annexe A: Cartes

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

MESSAGE DU MINISTRE

L'HONORABLE

OMAR ALGHABRA

MINISTRE DES TRANSPORTS

Je suis heureux de présenter *Les transports au Canada 2020*, qui donne aux Canadiens un aperçu de leur réseau de transport à l'œuvre. L'année 2020 a été une année sans précédent.

Tout au long de l'année 2020, Transports Canada s'est surtout concentré sur la protection des Canadiens contre la COVID-19. Le gouvernement du Canada a collaboré avec les provinces, les territoires, l'industrie et les collectivités pour aider à prévenir la propagation de la COVID-19 dans le secteur des transports et les collectivités; et la situation évoluait souvent à mesure que nous en apprenions tous davantage sur le virus et ses variants. Tous les ordres de gouvernement du Canada ont pris des mesures décisives pour protéger la santé et la sécurité des Canadiens.

Le succès économique du Canada et le bien-être des Canadiens dépendent de la fluidité de nos chaînes d'approvisionnement. Les travailleurs des chaînes d'approvisionnement du Canada méritent une reconnaissance spéciale pour leurs efforts coordonnés visant à continuer d'acheminer les produits canadiens vers les marchés tout au long de la pandémie, ainsi que pour l'expédition et la livraison de marchandises essentielles comme la nourriture et les fournitures médicales.

Lorsque l'Agence de la santé publique du Canada a conseillé aux Canadiens d'éviter tous les déplacements non essentiels à l'extérieur du Canada, nous savions que nous étions dans une période sans précédent. Un solide système de mesures à plusieurs niveaux a été mis en place pour protéger les Canadiens, y compris ceux qui travaillent dans le transport et l'expédition, et ceux qui doivent voyager à des fins essentielles. Ces mesures ont été fondées sur les dernières avancées scientifiques et les plus récentes données ainsi que sur les orientations des organismes locaux de santé publique.

Dans le secteur de l'aviation, les mesures comprenaient le port obligatoire d'un couvre-visage, la vérification de l'état de santé, la vérification de la température ainsi que des restrictions sur les voyages internationaux, comme la limitation des vols internationaux de passagers à certains aéroports canadiens. Des mesures ont également été mises en place pour les passagers utilisant d'autres modes de transport, comme les traversiers ou les services ferroviaires interurbains. Des restrictions ont été imposées aux embarcations de plaisance et aux bateaux de croisière.

Malgré les défis posés par la pandémie mondiale, des progrès importants ont été réalisés en 2020 en ce qui concerne les grandes priorités de Transports Canada. Ces progrès comprennent l'amélioration des corridors commerciaux, la progression vers l'atteinte des objectifs en matière de véhicules zéro émission et la prise de mesures pour moderniser les lois, les règlements et les opérations ministérielles. Par exemple, des changements importants ont été apportés au secteur ferroviaire, y compris des arrêtés ministériels visant à améliorer la sécurité ferroviaire et à réduire les déraillements au Canada ainsi que des mises à jour des *Règles relatives aux périodes de service et de repos du personnel d'exploitation ferroviaire* afin de mieux refléter les dernières données scientifiques sur la gestion de la fatigue et de mieux protéger les Canadiens qui travaillent ou qui vivent près des chemins de fer. Afin de renforcer nos corridors commerciaux, Transports Canada a travaillé avec les promoteurs pour s'assurer que les projets d'infrastructure de transport appuyés par le Fonds national des corridors commerciaux poursuivre leur progression, malgré les défis de la pandémie mondiale.

La mise en œuvre continue du Plan de protection des océans, le plus important investissement jamais réalisé pour protéger les côtes et les voies navigables du Canada tout en contribuant à l'économie, a rendu le transport maritime plus sécuritaire, a accru la protection de nos espèces marines et de nos écosystèmes côtiers et a amélioré la capacité du Canada à prévenir les incidents maritimes et à y réagir. Cela a été réalisé en collaboration avec les peuples autochtones et les collectivités côtières, l'industrie maritime et le milieu universitaire.

Transports Canada a également participé à des efforts coordonnés visant à protéger les mammifères marins, y compris les baleines noires de l'Atlantique Nord et les épaulards résidents du Sud, dans le cadre d'une impressionnante initiative plurigouvernementale annuelle qui exige une collaboration et une coopération accrues.

Le Conseil national du bien-être des gens de mer a été créé en 2020 dans le cadre de l'engagement du Canada à l'égard de la Convention du travail maritime de l'Organisation internationale du Travail. Il servira de forum pour coordonner le bien-être des gens de mer au Canada; promouvoir l'accès des travailleurs maritimes aux services récréatifs, culturels et médicaux, ainsi qu'aux installations de bien-être à terre; et conseiller le gouvernement du Canada sur des questions de politique et de réglementation comme les congés à terre et les changements d'équipage.

Les Canadiens ont éprouvé un profond et tragique sentiment de perte après que le vol PS752 de la compagnie Ukraine International Airlines a été abattu en Iran. Les personnes qui voyagent d'une région du monde à une autre devraient avoir la certitude qu'elles ne seront pas exposées aux risques pour la sécurité et la sûreté que posent les conflits aux opérations aériennes civiles. C'est pourquoi le Canada a joué un rôle de chef de file, dans le cadre de l'initiative sur la sécurité aérienne, en s'engageant à collaborer avec des partenaires internationaux pour améliorer la sûreté et la sécurité du transport aérien dans le monde entier en comblant les lacunes dans la façon dont le secteur de l'aviation civile gère les zones de conflit.

Transports Canada demeure déterminé à créer un réseau de transport plus intelligent, respectueux de l'environnement, sûr et sécuritaire. En 2020, la modernisation est demeurée un thème clé à Transports Canada, qui s'est appuyé sur des décisions fondées sur des données probantes et qui a mis à profit les connaissances des sciences du comportement pour éclairer les politiques et les lignes directrices sur les efforts de sûreté et de sécurité.

Chaque année, Transports Canada rend compte des principales politiques qu'il a mises en œuvre, ainsi que des indicateurs de rendement et des principaux progrès qui ont façonné le paysage des transports. Le rapport annuel, *Les transports au Canada 2020*, vise à faire preuve d'une grande transparence ainsi que d'une responsabilisation accrue envers les partenaires du transport, les intervenants et les Canadiens. J'espère que ce rapport vous fournira des renseignements utiles sur le réseau de transport du Canada et sur le travail que nous faisons pour continuer à l'améliorer.

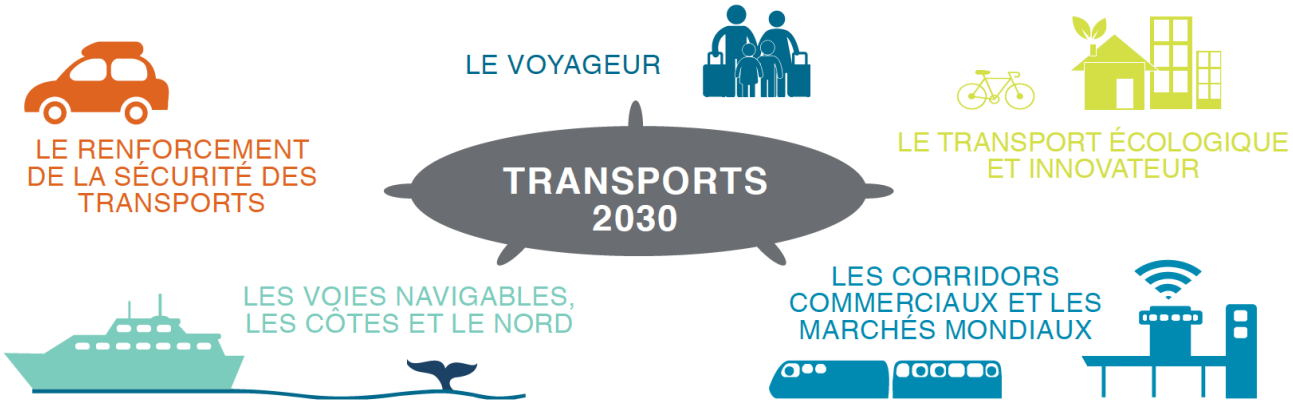
L'honorable Omar Alghabra, C. P., député

Ministre des Transports

TRANSPORTS 2030

Transports 2030 est le plan stratégique du gouvernement du Canada pour l'avenir des transports au Canada. Transports Canada continue de mettre en œuvre Transports 2030, un plan stratégique pour un réseau de transport sécuritaire, écologique, novateur et intégré, qui favorise la croissance commerciale et économique, un environnement plus propre et le bien-être des Canadiens en général.

TRANSPORTS 2030 S'ARTICULE AUTOUR DE CINQ THÈMES :



PROJETS LIÉS AUX TRANSPORTS

Cette année, Transports Canada s'est concentré sur un certain nombre d'activités à l'appui de Transports 2030.

Le Plan de protection des océans

Investissement de 1,5 milliard de dollars sur cinq ans pour améliorer la sécurité maritime et le transport maritime responsable, protéger le milieu marin du Canada, créer des partenariats plus solides avec les Autochtones et mobiliser les collectivités côtières.

Fonds national des corridors commerciaux

Investissement de 2,3 milliards de dollars sur 11 ans (de 2017-2018 à 2027-2028) pour renforcer l'infrastructure commerciale du Canada (ports, voies navigables, aéroports, ponts, passages frontaliers et réseaux ferroviaires). Le budget de 2021 propose 1,9 milliard de dollars supplémentaires sur quatre ans, à partir de 2021-2022, pour la recapitalisation du Fonds.

Modernisation du réseau de transport canadien

Élaborer des stratégies, des règlements et des projets pilotes pour utiliser en toute sécurité des véhicules automatisés et connectés, ainsi que des drones.

Centre canadien de données sur les transports

Créer une source unique de données et de renseignements de haute qualité, rapides et accessibles sur les transports. Le Centre fournit des liens vers des données sur les transports, des renseignements sur le rendement du réseau de transport et une carte avec des liens vers des renseignements sur les principaux postes frontaliers terrestres, aéroports et ports du Canada. Le Centre soutient la prise de décision fondée sur des données probantes en comblant les lacunes en matière de données sur les transports, en renforçant les partenariats et en augmentant la transparence des renseignements sur les transports stratégiques.

Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques

Élaborer des mesures telles que le modèle fédéral de la tarification du carbone et la norme sur les carburants propres, et effectuer des recherches et des essais sur les technologies de transport propres pour tous les modes de transport. Mettre en œuvre les initiatives d'adaptation des transports de Transports Canada, soit l'Initiative d'adaptation des transports dans le Nord et l'Initiative d'évaluation des risques liés aux ressources de transport.

FAITS SAILLANTS

MESURES PRISES PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA

En 2020, Transports Canada a continué de mettre en œuvre de grandes initiatives clés. Celles-ci comprenaient des mesures dans le cadre du Plan national de protection des océans visant à protéger les côtes du Canada pour les générations futures, et dans le cadre du Fonds national pour les corridors commerciaux visant à renforcer et à accroître l'efficacité des corridors de transport au Canada et vers les marchés internationaux. En 2020, dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux, Transports Canada a engagé la quasi-totalité de l'allocation initiale de 1,9 milliard de dollars dans 89 projets d'infrastructure de transport à la grandeur du pays, ce qui a permis de mobiliser plus de 3,9 milliards de dollars d'investissements totaux de la part de tous les partenaires des secteurs public et privé. À ce jour, des investissements stratégiques ont été réalisés pour améliorer la fluidité des mouvements de marchandises dans les quatre réseaux de transport régionaux.

Les efforts visant à accroître la sécurité et la sûreté du réseau de transport sont de la plus haute importance. En août 2019, les modifications à la *Loi sur la protection de la navigation*, lesquelles ont permis de rétablir les protections perdues pour les eaux navigables et d'incorporer des mesures de protection modernes, sont entrées en vigueur. Dans le secteur aérien, Transports Canada a poursuivi son examen indépendant des accidents du Boeing 737 MAX, tout en travaillant intensivement avec les partenaires américains, nationaux et internationaux à la mise en œuvre de mesures de sécurité supplémentaires. En ce qui concerne la sécurité ferroviaire, le ministre des Transports a annoncé la publication de la version définitive du *Règlement sur les enregistreurs audio-vidéo de locomotive*, qui précise les exigences techniques auxquelles doivent se conformer les compagnies de chemin de fer pour installer ces appareils à bord de leurs locomotives.

Le gouvernement du Canada reste déterminé à s'attaquer aux répercussions des transports sur l'environnement. Le Canada continue de soutenir le mandat du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) et, tout au long de l'année 2020, il a travaillé à l'élaboration d'un nouveau projet de règlement plus général qui intègre les obligations de compensation du carbone de CORSIA dans la législation canadienne. En outre, le gouvernement du Canada a continué à prendre des mesures pour accélérer l'adoption des véhicules à émission zéro et à progresser vers les objectifs fédéraux en matière de véhicules à émission zéro, soit 10 % des ventes de nouveaux véhicules légers d'ici 2025, 30 % d'ici 2030 et 100 % d'ici 2040.

VOLUMES DE TRANSPORT ET PERFORMANCE

En 2020, le réseau de transport a été confronté à des défis sans précédent, notamment des blocages ferroviaires, une pandémie et un conflit de travail dans l'un des principaux ports du Canada. Malgré ces difficultés, le réseau a fait preuve de résilience et a été en mesure de se rétablir et de s'adapter rapidement à la hausse de la demande, ainsi qu'aux nouveaux protocoles de sécurité et procédures opérationnelles. À la fin de l'année, le volume des marchandises était revenu au niveau de 2019 dans certaines régions du pays et pour certains modes de transport.

Le trafic ferroviaire a diminué de 4 % par rapport à 2019, mais les volumes perdus ont pu être récupérés au cours de l'été et de l'automne, ce qui a contribué à un rétablissement partiel. Les produits pétroliers et automobiles ont considérablement diminué, tandis que les expéditions de charbon ont chuté en raison de la pandémie et de la tendance à long terme à l'élimination progressive des centrales thermiques alimentées au charbon. Malgré la pandémie mondiale, le trafic total de conteneurs traités dans les ports de la côte ouest est resté stable par rapport à 2019.

Le port de Vancouver a enregistré une augmentation des volumes totaux de conteneurs (+2,0 %), tandis que les volumes au port de Prince Rupert ont augmenté de 9 %. Le nombre de passages de camions entre le Canada et les États-Unis a diminué de plus de 7 % par rapport à l'année précédente. Le trafic de fret aérien dans les principaux aéroports a connu une baisse générale, mais les importations de produits pharmaceutiques et de textiles ont fortement augmenté.

En 2020, tous les modes de transport de passagers ont été confrontés à des difficultés qui ont entraîné une réduction des flux de passagers. La pandémie et les restrictions qui ont été imposées pour limiter sa propagation ont modifié les habitudes de voyage. Le transport aérien a été le secteur le plus touché, ainsi que l'industrie des croisières qui a été visée par une interdiction d'exploitation en 2020.

ENVIRONNEMENT, SÉCURITÉ ET SÛRETÉ

De 2005 à 2018, le nombre d'émissions de gaz à effet de serre provenant du secteur des transports a augmenté de 16 % pour atteindre 186 millions de tonnes d'équivalent de dioxyde de carbone. Le nombre d'émissions provenant du secteur du transport routier, qui représentent 84 % des émissions totales du secteur des transports et 21 % des émissions totales de gaz à effet de serre du Canada, a augmenté de 19 % au cours de cette même période, en grande partie en raison de l'augmentation du nombre de véhicules sur la route, du passage à l'utilisation de camions légers personnels et de la plus grande dépendance à l'égard des camions poids moyen et camions lourds.

Toutefois, certaines améliorations notables ont été constatées dans le secteur. Par exemple, l'intensité des émissions des transporteurs aériens canadiens a diminué de 18 % de 2008 à 2018. En outre, la croissance des émissions du secteur ferroviaire a été contenue à 3 %, alors que le trafic de marchandises ferroviaires a augmenté de 19 % au cours de la période de 2011 à 2017.

En décembre 2020, le gouvernement du Canada a publié son plan climatique renforcé, Un environnement sain et une économie saine. Ce plan annonçait un certain nombre d'actions et d'engagements concrets que le gouvernement poursuivra afin d'atteindre et de dépasser son objectif de réduction des émissions d'ici 2030 au titre de l'Accord de Paris et de passer à un avenir prospère à zéro émission nette d'ici 2050. Outre des mesures réglementaires plus élargies, comme la tarification de la pollution par le carbone et l'adoption de nouvelles réglementations sur les carburants propres, qui favoriseront les options à faibles émissions de carbone dans l'ensemble de l'économie, le plan comprend une série de nouveaux engagements visant à réduire les émissions du secteur des transports et à accélérer le déploiement des nouvelles technologies de transport propres dans tous les modes de transport.

Le Canada continue de posséder l'un des réseaux de transport parmi les plus sûrs et les plus sécuritaires au monde. Le nombre de décès attribuables aux accidents de la route a diminué de manière constante au cours des dix dernières années (le nombre le plus faible ayant été enregistré en 2018) même si davantage de véhicules ont circulé sur la route au cours de cette période. En ce qui concerne le transport maritime, le nombre d'accidents mettant en cause au moins un navire immatriculé au Canada a été fortement inférieur à la moyenne décennale, et le nombre d'accidents d'aviation a diminué de 28 % par rapport à la moyenne décennale. Le nombre d'accidents ferroviaires a diminué de 23,2 % par rapport à 2019.

OBJECTIF DU RAPPORT

Le secteur des transports contribue de manière importante à l'économie et joue un rôle important pour assurer le bien-être des Canadiens. Il est essentiel au soutien des activités et au développement économique de nombreuses industries, comme le secteur manufacturier et le secteur du tourisme. Le secteur des transports assure l'acheminement de produits finis canadiens vers les marchés nationaux et internationaux, mais aussi des intrants nécessaires à la production des entreprises canadiennes, et facilite le déplacement des personnes au sein des collectivités, des grands centres urbains, des provinces et des pays, et entre ceux-ci, en franchissant les distances et les obstacles géographiques.

Cependant, étant donné que le territoire canadien est vaste et peu peuplé, et que les conditions météorologiques y sont extrêmes, il peut s'avérer un défi de garantir le déplacement sûr, sécurisé et efficace des marchandises et des passagers au Canada. Dans ce contexte, Transports Canada joue un rôle essentiel dans la surveillance et la communication de l'état du réseau de transport canadien en communiquant des données et des renseignements au public par le biais de son principal vecteur, le rapport annuel *Les transports au Canada*.

Le ministre des Transports est tenu, conformément à l'article 52 de la *Loi sur les transports au Canada* de 2007, de déposer chaque année devant les deux chambres du Parlement un aperçu de la situation des transports au Canada. Le présent rapport, présenté par le ministre en vertu de la loi, donne un aperçu des transports au Canada à partir des renseignements les plus récents sur l'ensemble des modes de transport au moment de la publication.

Le rapport souligne le rôle du transport dans l'économie et offre une vue d'ensemble des réseaux de transport national et régionaux relativement à l'infrastructure. Il décrit les principaux développements industriels et politiques dans le secteur des transports au cours de l'année 2020 du point de vue de l'efficacité, de la sécurité et de la sûreté, et de l'environnement. Enfin, il présente une évaluation globale de la performance du réseau de transport canadien en 2020, en se penchant sur l'utilisation et la capacité du réseau. Il se termine par un aperçu des tendances prévues dans le secteur des transports.

Un addenda statistique à ce rapport est également disponible. Ce dernier contient des renseignements sur le trafic de marchandises et de passagers pour chaque mode, ainsi que des statistiques sur les infrastructures. La section Transport et économie présente des indicateurs économiques, des statistiques sur la main-d'œuvre de l'industrie des transports, des indicateurs de prix et de productivité, ainsi que des données sur le commerce des marchandises par mode et par pays. Il détaille également les accidents et les émissions de gaz à effet de serre qui ont été signalés.

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

FAITS SAILLANTS

- En 2020, le produit intérieur brut du secteur des transports et de l'entreposage a diminué beaucoup plus (-20,4 %) que celui de toutes les autres industries au Canada (-5,2 %) en raison d'une réduction importante des services de transport de passagers pendant la pandémie.
- En 2020, les ménages canadiens ont dépensé 164,7 milliards de dollars en transport (y compris les assurances). Il s'agit de la deuxième dépense la plus importante, tout juste après le logement.
- En 2020, le commerce international de marchandises s'est élevé à 1,07 billions de dollars, soit une baisse de 10,9 % par rapport à 2019.

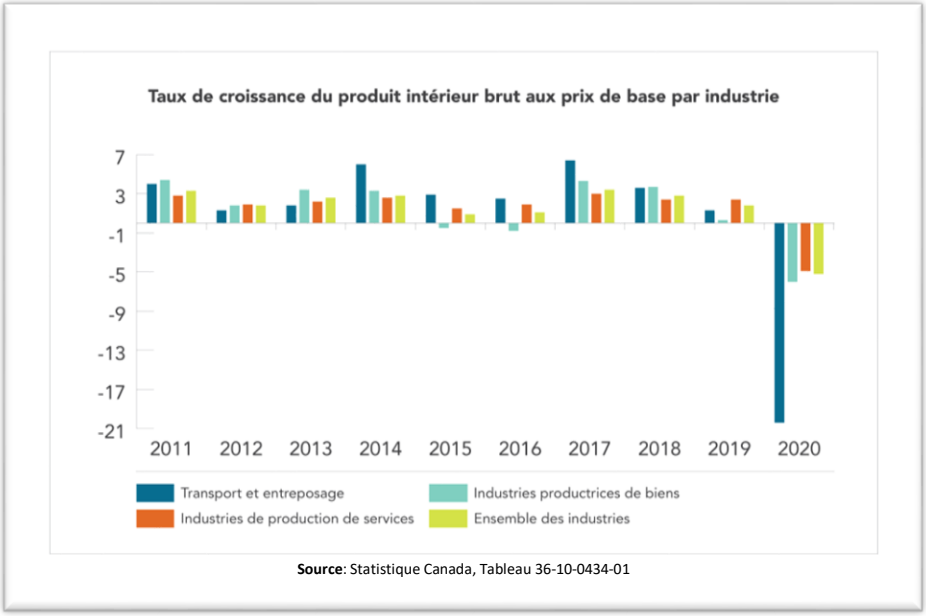
LES TRANSPORTS FAVORISENT LA CROISSANCE ÉCONOMIQUE

Les services de transport et d'entreposage sont importants pour l'économie canadienne. La manière traditionnelle de mesurer le produit intérieur brut (PIB) tient seulement compte des activités économiques directement liées aux transports commerciaux ou pour compte d'autrui. Cependant, le transport fait également partie intégrante d'activités non incluses dans les mesures économiques, telles que la valeur des voyages personnels et des activités de transport pour compte propre (en d'autres termes, l'expéditeur utilise un véhicule personnel pour déplacer les marchandises). Selon les données du Compte économique canadien des transports de 2016, le secteur des transports a contribué 168,1 milliards de dollars, soit 8 % du PIB.

En 2016, la prestation de services de transport par les ménages (autrement dit, la prestation de services de transport par les membres d'un ménage pour leur propre consommation, comme conduire une voiture pour aller travailler) a fait augmenter le PIB du Canada de 67,1 milliards de dollars. Les industries hors transport (comme le secteur manufacturier, le commerce de gros et la construction) ont produit 42,6 milliards de dollars par le biais de services de transport pour compte propre, soit 30 % de l'offre intérieure totale de transport.

En utilisant les mesures traditionnelles du PIB, le secteur représentait 3,8 % du PIB (72 milliards de dollars) en 2020. Au cours de la dernière année, le secteur a reculé de 20,4 %, à un rythme bien pire que celui de l'ensemble des industries (-5,2 %). Toutefois, le taux de croissance annuel total du PIB du secteur des transports au cours des cinq dernières années (3,4 %) a dépassé celui de l'ensemble de l'économie (2,3 %).

Bien que le secteur des transports et de l'entreposage ne représente que 3,8 % du PIB, il soutient l'activité d'autres industries. Le secteur manufacturier, par exemple, dépend fortement des services de transport pour acheminer les intrants et livrer les marchandises sur les marchés. C'est également le cas pour les industries du commerce de gros et de détail.



Source: Statistique Canada, Tableau 36-10-0434-01

En 2020, les dépenses totales des ménages consacrées au transport (y compris les assurances) s'élevaient à 164,7 milliards de dollars, ce qui représentait la deuxième catégorie de dépense la plus importante après le logement. La consommation des ménages en transport a augmenté d'environ 4,3 % chaque année en moyenne de 2015 à 2019, les dépenses globales augmentant au même rythme. Les dépenses des ménages pour les déplacements personnels ont représenté environ 11 % du PIB.

En 2020, 950 200 employés (y compris les travailleurs indépendants) travaillaient dans le secteur des transports et de l'entreposage, ce qui représente une baisse de 8,4 % par rapport à 2019. L'emploi dans le secteur des transports et de l'entreposage représente environ 5 % de l'emploi total, une proportion qui est restée stable au cours des deux dernières décennies.

PÉNURIES DE MAIN-D'ŒUVRE

Selon la Banque mondiale, la pénurie de compétences constitue une forte menace pour le secteur des transports et de l'entreposage. Le vieillissement de la population active et le départ à la retraite des baby-boomers vont probablement aggraver les pénuries de main-d'œuvre dans certaines professions. Les intervenants ont déjà fait part de ces préoccupations et de la manière dont cela pourrait nuire à leur capacité à demeurer compétitifs.

Le marché du travail dans le secteur est gravement touché par la COVID-19. En 2020, le taux de chômage a grimpé à 7,5 % par rapport à 3,2 % en 2019; la moyenne décennale se chiffre à 4,1 %. Bien que le taux de chômage dans le secteur se compare favorablement à la moyenne nationale de 9,6 %, cela ne s'est pas reflété dans la croissance des salaires. Alors que les gains hebdomadaires moyens du secteur des transports et de l'entreposage ont augmenté de 6,1 % en 2020, ils ont augmenté de 6,7 % en moyenne pour l'ensemble des industries.

Selon Emploi et Développement social Canada, des écarts importants entre l'offre et la demande de main-d'œuvre pour certaines professions du secteur des transports seront constatés au cours des dix prochaines années, notamment à l'égard des chauffeurs routiers. Cela est dû, entre autres, à l'âge avancé de bon nombre de travailleurs de ce secteur. Les chauffeurs routiers ont tendance à être plus âgés que la moyenne nationale, de sorte qu'un grand nombre d'entre eux prendront leur retraite au cours des dix prochaines années.

Selon le recensement de 2016, 40 % de la population active nationale avait entre 45 et 64 ans comparativement à 50 % dans le secteur des transports. Les travailleurs de moins de 25 ans représentaient 14 % de l'ensemble des travailleurs, toutes industries confondues, bien que cette proportion ait chuté à 7 % dans le secteur des transports et de l'entreposage.

Les femmes sont également fortement sous-représentées dans le secteur des transports, les hommes représentant plus de 75 % de la main-d'œuvre. Les immigrants, en particulier les immigrants récents, et les Autochtones étaient également sous-représentés dans la plupart des emplois susceptibles de connaître des pénuries de main-d'œuvre, notamment dans les secteurs du camionnage, du transport en commun et du transport aérien.

L'incapacité à pourvoir les emplois pourrait avoir des répercussions négatives sur le secteur des transports, mais aussi sur les industries canadiennes qui dépendent de ce secteur pour accéder aux marchés nationaux et internationaux.

COMPÉTITIVITÉ

L'indice de compétitivité mondiale du Forum économique mondial est un indicateur annuel du rendement d'un pays en fonction des mesures de la productivité et de la croissance économique. L'infrastructure de transport est incluse dans le calcul de l'indice et permet de comparer la qualité de l'infrastructure de transport au Canada à celle d'autres pays.

En 2019, le Canada s'est classé 14e à l'échelle mondiale, en obtenant une note de 79,6, qui est proche de la note de 84,8 obtenue par Singapour, soit le pays ayant eu le meilleur rendement. Le Canada a glissé de deux places et perdu 0,3 point par rapport à 2018. Cela est dû en partie aux problèmes commerciaux qui ont nui à la capacité du Canada à demeurer compétitif.

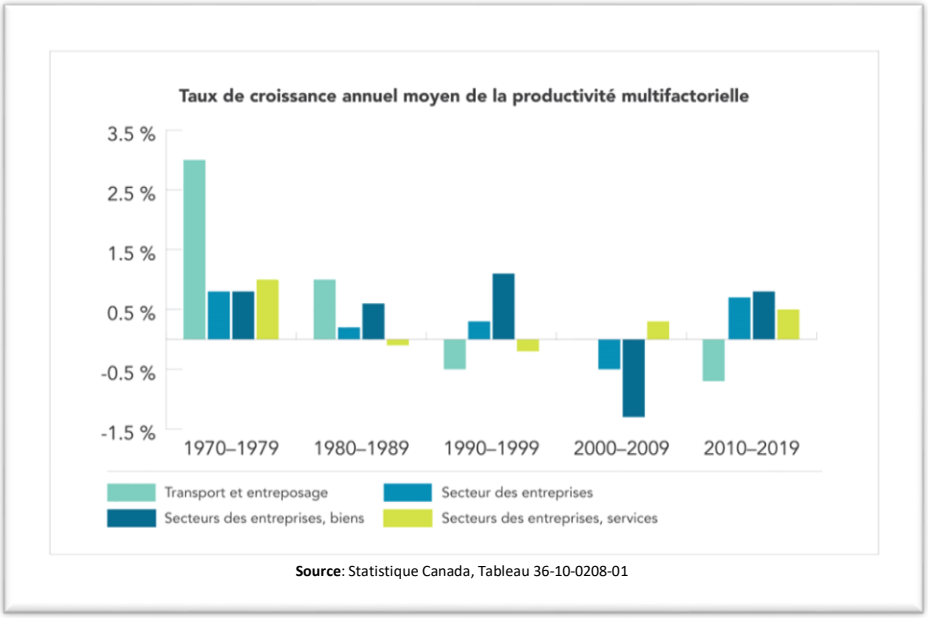
En ce qui concerne l'infrastructure de transport, le Canada s'est classé au 32e rang, en obtenant une note de 65,7 (bien en deçà du niveau 100, soit une situation idéale où une composante de l'indice cesse d'être une contrainte à la croissance de la productivité). Cette note met en évidence les domaines qui doivent être améliorés, notamment la qualité des routes, ainsi que l'efficacité des services ferroviaires et portuaires. En revanche, la connectivité routière (98,7) et la connectivité aéroportuaire (96,3) ont obtenu une note très élevée, avec une faible marge d'amélioration.

PRODUCTIVITÉ

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

Récemment, la productivité multifactorielle dans le secteur des transports et de l'entreposage a atteint un plateau. Entre 2010 et 2019, la productivité multifactorielle a diminué d'environ 0,9 % par an comparativement à une augmentation de 0,6 % pour l'ensemble du secteur des entreprises.

En revanche, la productivité de la main-d'œuvre dans le secteur des transports et de l'entreposage a augmenté au cours de la même période, à un taux annuel de 1,1 %. Ce chiffre est légèrement inférieur à celui du secteur commercial global (1,2 %). La productivité de la main-d'œuvre de certains sous-secteurs des transports et de l'entreposage, comme le transport aérien et ferroviaire, a dépassé celle du secteur commercial avec des taux de croissance annuels moyens de 3,0 % et 2,9 %.



Source: Statistique Canada, Tableau 36-10-0208-01

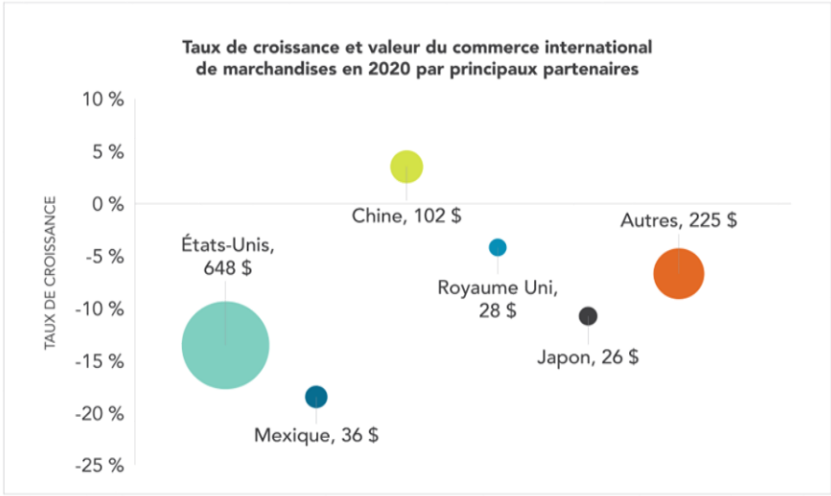
LES TRANSPORTS FAVORISENT LE COMMERCE

Le secteur du transport est important pour le commerce, car il permet aux ressources naturelles, produits agricoles et produits manufacturés d'accéder aux marchés nationaux et internationaux.

La valeur du commerce interprovincial de marchandises a atteint 166 milliards de dollars en 2019, soit une hausse de 0,2 % par rapport à 2018.

En 2020, la valeur du commerce international des marchandises s'est élevée à environ 1,07 billions de dollars, soit une baisse de 10,9 % par rapport à 2019 et la valeur la plus faible depuis 2016 en raison de la pandémie. Les États-Unis demeurent le principal partenaire commercial du Canada, avec un commerce total de 648 milliards de dollars (384 milliards de dollars exportés, 264 milliards de dollars importés), en baisse de 13,8 % par rapport à 2019. Les États-Unis représentaient 61 % de l'ensemble du commerce canadien en 2020, soit la part la plus faible depuis 2011.

Outre les États-Unis, les principaux partenaires commerciaux du Canada en 2020 étaient la Chine, le Mexique, le Japon et le Royaume-Uni. Ces quatre pays représentaient 18,0 % du commerce international total du Canada en 2020.



Note: La valeur des échanges commerciales est exprimée en milliards de dollars canadiens
Source: Statistique Canada, Tableau 12-10-0011-01

Le Ministère soutient Affaires mondiales Canada dans la promotion des priorités et des intérêts de la politique commerciale du Canada, y compris la négociation d'un certain nombre d'accords de commerce et d'investissement. Transports Canada joue un rôle important en s'assurant que le Canada dispose des services et de l'infrastructure de transport nécessaires pour relier les produits et les entreprises canadiennes aux marchés internationaux, sans compromettre la sécurité et la sûreté des voyageurs.

Les accords de libre-échange récemment conclus comprennent l'Accord Canada-États-Unis-Mexique, l'Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne et l'Accord de Partenariat transpacifique global et progressiste. En date de mars 2021, le Canada comptait 14 accords de libre-échange en vigueur avec 51 pays, représentant les deux tiers de l'économie mondiale. Le Canada est également le seul pays du Groupe des Sept (G7) à avoir conclu des accords de libre-échange avec tous les autres membres du G7, ce qui permet aux entreprises canadiennes d'avoir accès à plus de 1,5 milliard de consommateurs dans le monde.

LES TRANSPORTS FAVORISENT LA MOBILITÉ

Étant donné les fortes restrictions mises en place pendant la majeure partie de l'année en raison de la COVID-19, il y a eu une baisse importante du nombre de voyages internationaux à destination et en provenance du Canada en 2020. Dans l'ensemble, le nombre de résidents canadiens voyageant à l'étranger a diminué de 74 % par rapport à l'année précédente. Le nombre de voyages à destination des États-Unis, la destination internationale la plus populaire auprès des Canadiens, a diminué de 76,2 %, tandis que le nombre de voyages vers d'autres pays a diminué de 66,3 %.

En ce qui concerne le Canada comme une destination de voyage, le nombre total d'arrivées touristiques a diminué de 84,4 % en 2020 par rapport à 2019. Le nombre d'arrivées en provenance des États-Unis a diminué de 84,0 %, tandis que le nombre d'arrivées en provenance des pays d'outre-mer a diminué de 85,6 %.

FAITS SAILLANTS

- Le réseau de transport du Canada repose sur des infrastructures essentielles pour assurer le placement sécuritaire et efficace des marchandises vers les marchés et des personnes entre des pays, des régions et des collectivités.
- En 2020, Transports Canada a annoncé le financement de sept nouveaux projets dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux, ce qui porte à 89 le nombre de projets bénéficiant d'un investissement fédéral de 1,9 milliard de dollars et tirant parti des investissements totaux de 3,9 milliards de dollars.
- Transports Canada a poursuivi sa collaboration avec les promoteurs des projets en cours, et huit projets sont maintenant terminés. L'appel de propositions continu pour les projets de diversification commerciale est resté ouvert et Transports Canada a lancé un appel de propositions pour l'Arctique et le Nord visant des projets qui répondent aux priorités et aux besoins des collectivités de l'Arctique et du Nord en matière d'infrastructure de transport.

RÉSEAU NATIONAL DE TRANSPORT DU CANADA

Le vaste réseau de transport multimodal du Canada est constitué de lignes de chemin de fer, de routes, de voies navigables et d'aéroports. Ces infrastructures de transport fondamentales assurent le déplacement des personnes et des marchandises à la grandeur du pays, entre les collectivités urbaines et rurales, ainsi qu'à destination et en provenance d'autres pays et les marchés. Cette section présente un aperçu des réseaux de transport nationaux et régionaux du Canada.

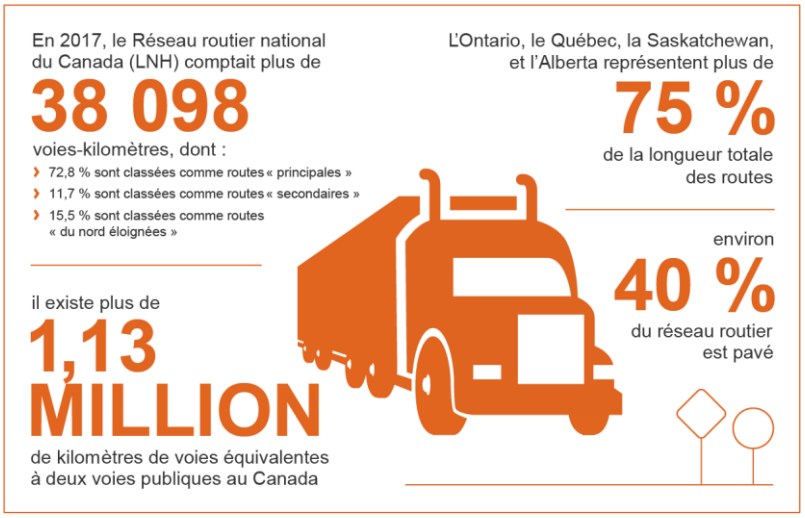
Le transport routier est le principal mode de déplacement du fret et des passagers d'un bout à l'autre du Canada. Le Canada est relié du Pacifique aux côtes atlantiques par un réseau d'autoroutes rattachées à la Transcanadienne. Le Canada possède également de vastes réseaux routiers dans ses régions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

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

En 2019, 25,4 millions de véhicules automobiles routiers étaient immatriculés au Canada, ce qui représente une hausse de 1,4 % par rapport à 2018 et de 16,4 % par rapport à il y a dix ans.

- Environ 92 % étaient des véhicules pesant moins de 4 500 kilogrammes, principalement des automobiles, des camionnettes, des véhicules utilitaires sport et des minifourgonnettes.
- 4,4 % étaient des camions moyens et lourds pesant 4 500 kilogrammes ou plus.
- 3,3 % étaient d'autres types de véhicules, y compris des autobus, des motocyclettes et des cyclomoteurs.

En décembre 2020, il y avait 232 680 entreprises dont l'activité principale était le camionnage. De ces entreprises, 72 369 comptaient des employés et 160 311 ne comptaient aucun employé. L'industrie du camionnage comprend de nombreux petits transporteurs et propriétaires exploitants pour compte d'autrui et quelques moyennes et grandes entreprises pour compte d'autrui qui exploitent des parcs de camions et offrent des services logistiques. Les activités des entreprises de camionnage étaient principalement concentrées dans les quatre provinces suivantes : Ontario (45,5 %), Québec (17,9 %), Alberta (13,8 %) et Colombie-Britannique (12,3 %).



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

- Services de camionnage pour le compte d'autrui, qui regroupent deux grandes catégories :
  - « Chargement partiel », c'est-à-dire le transport de marchandises de relativement petite taille provenant de différents expéditeurs dans un camion;
  - « Chargement complet », c'est-à-dire le transport d'une cargaison provenant d'un seul expéditeur dans un camion.
- Services de messagerie, qui se spécialisent dans le transport de colis. En décembre 2020, on dénombrait 18 211 entreprises dont le principal secteur d'activités était la prestation de services de messagerie;
- Transporteurs privés, c'est-à-dire des entreprises qui gèrent un parc de camions et de remorques pour transporter leurs propres marchandises (p. ex. Walmart, Costco). À l'heure actuelle, Transports Canada ne suit pas cette partie de l'industrie du camionnage (car il ne s'agit pas de l'activité principale de ces entreprises de non-transport).

Les activités ferroviaires contribuent à la viabilité de presque tous les secteurs de l'économie canadienne, notamment les secteurs de la fabrication, de l'agriculture, des ressources naturelles, du commerce de gros et de détail et du tourisme. Le Canada dispose d'un système ferroviaire étendu utilisé pour transporter principalement des marchandises vers et depuis les États-Unis, et les marchés internationaux par les ports côtiers, ainsi que des passagers partout au Canada.

SECTEUR DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

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

Le Canada compte deux grandes compagnies de chemin de fer de marchandises de catégorie I, le Canadien National (CN) et le Canadien Pacifique (CP), lesquelles sont responsables de la plus grande partie du trafic ferroviaire de marchandises. Les grands transporteurs basés aux États-Unis mènent également des activités au Canada. Citons à titre d'exemple la compagnie de chemin de fer Burlington Northern Santa Fe (BNSF) et CSX Transportation Inc.

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

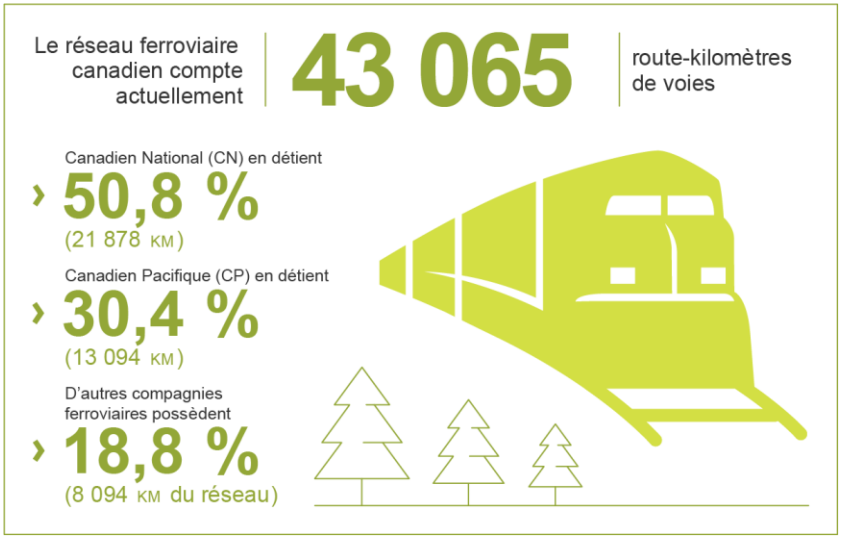
En termes d'équipement, les transporteurs ferroviaires de catégorie I exploitaient 2 399 locomotives en 2019 et 53 970 wagons, surtout des wagons-trémies, des wagons couverts, des wagons plats, des wagons-tombereaux et 451 voitures de tourisme.

Il existe 70 compagnies qui relèvent de l'autorité de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, dont 25 qui sont des compagnies de chemin de fer relevant de la compétence fédérale qui doivent détenir un certificat d'aptitude de l'Office des transports du Canada. En outre, il existe plusieurs compagnies de chemin de fer d'intérêt local de compétence fédérale ou provinciale, qui connectent généralement les expéditeurs de produits aux chemins de fer de catégorie I ou à d'autres lignes de chemin de fer et ports afin de transporter des produits sur de plus longues distances. Les compagnies de chemin de fer d'intérêt local représentent un transport de marchandises d'une valeur de 34,4 milliards de dollars sur les réseaux ferroviaires continentaux, comme le CN et le CP, et vers les ports et les terminaux.

SECTEUR DU TRANSPORT DE VOYAGEURS

Les services ferroviaires voyageurs se limitent au transport interurbain, de banlieue et touristique. Les services ferroviaires nationaux pour passagers sont en grande partie fournis par VIA Rail pour le compte du gouvernement du Canada. VIA Rail est une société d'État indépendante créée en 1977, qui exploite le service ferroviaire voyageur national du Canada d'un océan à l'autre. Elle exploite principalement des infrastructures partagées appartenant à des entreprises de transport ferroviaire de marchandises.

La plupart de ses services sont exploités dans le centre du Canada, le long du corridor Québec-Windsor. VIA Rail exploite également des itinéraires longue distance pour les voyageurs entre Toronto et Vancouver et Montréal et Halifax, ainsi que des services régionaux vers des destinations comme Jasper, Prince Rupert, Winnipeg et Churchill. En 2020, VIA Rail a exploité 202 départs de train par semaine sur un réseau de 12 500 kilomètres de voies ferrées.



Certaines compagnies de chemin de fer d'intérêt local ne sont pas seulement axées sur le transport de marchandises, mais offrent aussi des services de transport ferroviaire de passagers ou des services touristiques, comme le Rocky Mountaineer Railway.

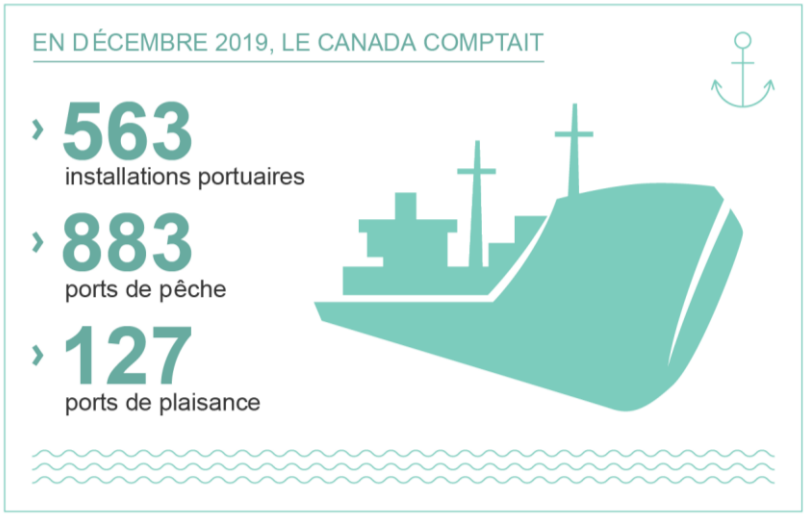
Les ports canadiens sont le principal point de sortie des produits en vrac canadiens vers les marchés d'outre-mer et le principal point d'entrée des produits manufacturés importés par conteneur. Les ports sont aussi des plaques tournantes importantes, reliant les lignes côtières canadiennes aux marchés intérieurs canadiens et américains, vers lesquels les marchandises sont expédiées par chemin de fer et par camion.

Transports Canada encadre deux catégories de ports : 17 ports gérés indépendamment par les administrations portuaires canadiennes (voir la carte 6 à annexe A) et 35 installations portuaires actuellement détenues et exploitées par Transports Canada.

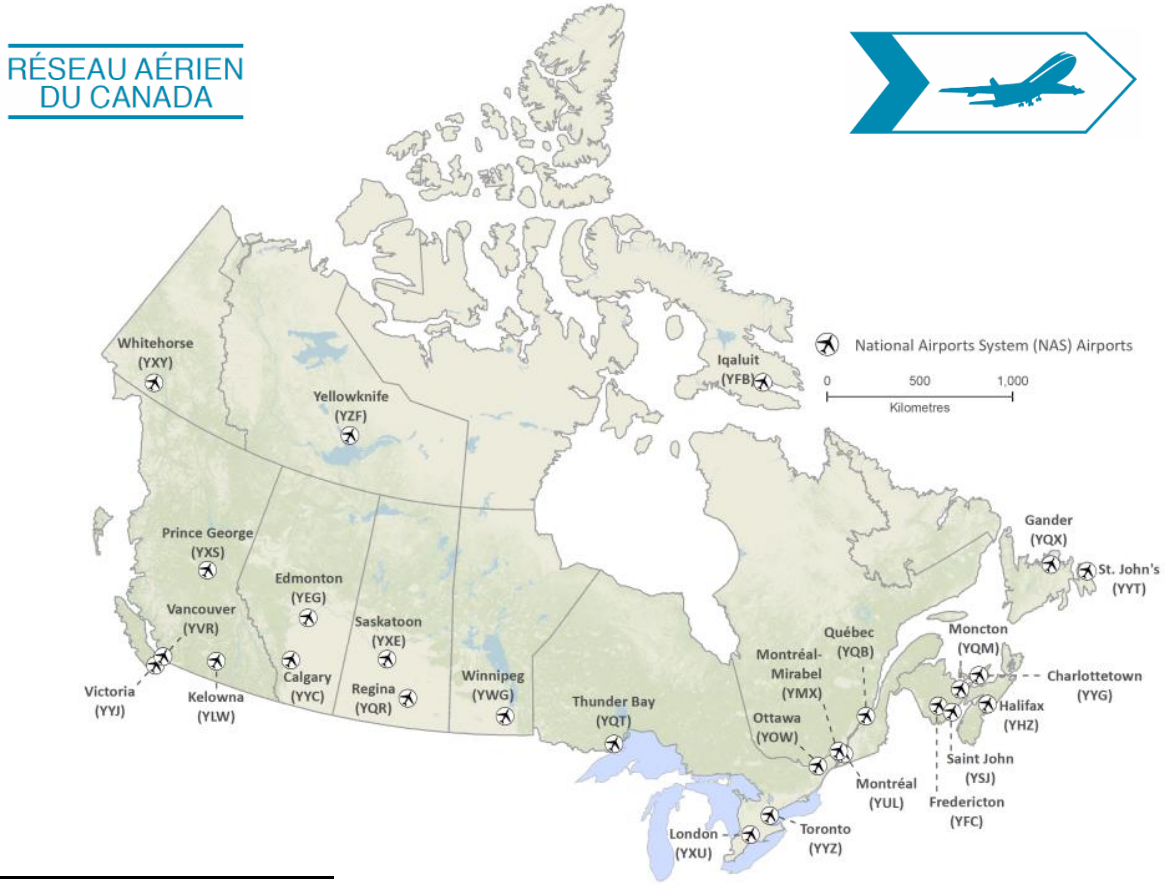
Les navires enregistrés au Canada participent activement aux activités commerciales intérieures, et transportent en moyenne 98 % du tonnage intérieur. Les navires canadiens sont également actifs dans la facilitation du commerce entre le Canada et les États-Unis. En revanche, les flottes enregistrées à l'étranger transportent des marchandises vers et depuis des destinations internationales non américaines. L'activité principale du secteur maritime intérieur est le transport de marchandises en vrac. Ce secteur est également important pour l'approvisionnement du Nord et le développement des ressources en haute mer.

Dans l'ensemble du Canada, il y a une grande diversité dans les services de transport maritime desservis par des navires adaptés à chaque marché.

En 2020, la flotte immatriculée au Canada (navires d'une jauge brute de 1 000 tonnes et plus) comprenait 727 navires pour une jauge brute totale de 3,7 millions de tonnes.[1] Un total de 440 barges constitue l'épine dorsale de la flotte, avec 28,1 % de la jauge brute totale et 60,5 % des navires, suivis des navires de charge (77) et des bateaux de travail (63). Une grande partie de la flotte active de 440 barges était enregistrée sur la côte Pacifique.



De plus, bon nombre de services de transport de passagers côtiers sont offerts partout au Canada. En effet, à l'échelle du pays, les traversiers représentent un important lien de ravitaillement et de transport et jouent un rôle vital pour les collectivités côtières et insulaires, ainsi que pour celles séparées par des traversées de rivières ou de lacs où les traversées n'ont pas de solution terrestre. Les membres de l'Association canadienne des traversiers, laquelle comprend toutes les grandes entreprises de traversiers au Canada, transportent chaque année plus de 53 millions de passagers et plus de 21 millions de véhicules.



[1] Le registre canadien des navires comprend tous les types de navires.

Le réseau de transport aérien du Canada relie le Canada au reste du monde et assure le déplacement de personnes à la grandeur du pays qui s'étend sur six fuseaux horaires et couvre environ 18 millions de kilomètres carrés.

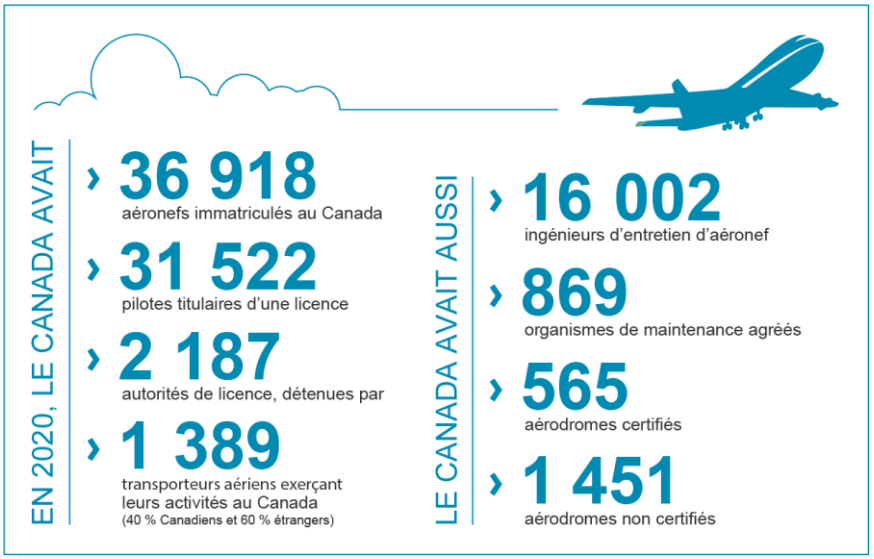
L'espace aérien du Canada est géré par NAV Canada, une société privée à but non lucratif qui possède et exploite le système de navigation aérienne civile du Canada. La société exploite des tours de contrôle aérien dans 40 aéroports et des stations d'information de vol dans 55 aéroports.

Consulter la carte 5 à annexe A pour obtenir une représentation détaillée des aéroports du réseau national d'aéroports.

Le Supplément de vol – Canada et le Supplément hydroaérodromes - Canada ont répertorié 2 004 sites certifiés et enregistrés en 2020, ainsi que 12 sites d'atterrissage militaires supplémentaires.[2] Les sites sont divisés en trois catégories :

- 344 hydroaérodromes, qui peuvent accueillir des hydravions et des avions à ski;
- 418 héliports, qui peuvent accueillir des hélicoptères;
- 1 254 aérodromes terrestres, qui peuvent accueillir des aéronefs à voilure fixe.

AIR CANADA



En 2020, le réseau domestique d'Air Canada, exploité par sa ligne principale et par Air Canada Express, représentait 55 % du nombre de sièges-kilomètres disponibles sur le marché aérien intérieur.[3] [4] Air Canada, Air Canada Express et Air Canada Rouge, la filiale à moindre coût de l'entreprise, effectuent en moyenne 1 531 vols réguliers par jour. Le réseau d'Air Canada comprend trois centres (Toronto, Montréal et Vancouver). Avant la pandémie, Air Canada offrait des services passagers réguliers vers 61 destinations canadiennes, 50 destinations américaines et 74 autres destinations étrangères sur six continents. Depuis le début de la pandémie, Air Canada a réduit l'étendue de son réseau.

En date du 31 décembre 2020, la flotte d'aéronefs d'Air Canada, y compris les aéronefs qui ont été immobilisés en raison de la pandémie, comptait 169 appareils pour le réseau principal, 136 pour les deux transporteurs aériens tiers faisant affaire sous le nom d'Air Canada Express, et 39 pour Air Canada Rouge.

[2] La méthodologie a changé de 2018 à 2019.
[3] Air Canada Express comprend Chorus (Jazz), Sky Regional, Exploits Valley Air Services et Air Georgian.
[4] Représente le nombre de sièges disponibles multiplié par le nombre de kilomètres parcourus.

WESTJET

En 2020, WestJet et WestJet Encore représentaient 31 % des sièges-kilomètres disponibles sur le marché aérien intérieur. Le réseau WestJet compte trois centres nationaux (Toronto, Calgary et Vancouver). Avant la survenue de la COVID-19, la compagnie aérienne offrait des services réguliers de transport de passagers vers 36 destinations canadiennes, 24 destinations américaines et 35 autres destinations étrangères. En avril 2020, WestJet a réduit l'étendue de son réseau en raison de la pandémie, et offrait des services passagers réguliers vers 36 destinations canadiennes, 9 destinations américaines et 10 autres destinations étrangères. À la fin de l'année 2020, la flotte de WestJet, y compris les appareils immobilisés au sol en raison de la pandémie, comprenait 121 appareils, tandis que WestJet Encore comptait 50 appareils.

AUTRES TRANSPORTEURS

En 2020, Porter Airlines, un transporteur régional basé à l'aéroport Billy Bishop de Toronto, utilisait une flotte de 29 avions-turbopropulseurs Q400 pour assurer la prestation de services passagers réguliers directs et sans escale vers 15 destinations au Canada et 5 aux États-Unis, avant de suspendre temporairement ses activités le 21 mars 2020 en raison de la pandémie de COVID-19.

Air Transat était le plus important transporteur loisir au Canada en 2019 avec une flotte de 48 aéronefs, selon la saison. Avant la pandémie de COVID-19, Air Transat desservait 39 destinations internationales dans 18 pays. La compagnie aérienne a partiellement repris ses activités en août 2020.

Sunwing Airlines est le deuxième transporteur loisir en importance au Canada. Avant la survenue de la COVID-19, la compagnie aérienne exploitait plus de 30 aéronefs, selon la saison, et desservait 37 destinations internationales dans 17 pays. Depuis avril 2020, Sunwing a desservi 24 destinations dans 12 pays.

DÉVELOPPEMENT DES SERVICES AÉRIENS INTERNATIONAUX

En 2020, les exploitants étrangers ont offert 1,13 million de sièges réguliers sur 310 vols en moyenne par jour à partir du Canada.

RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN DU CANADA

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

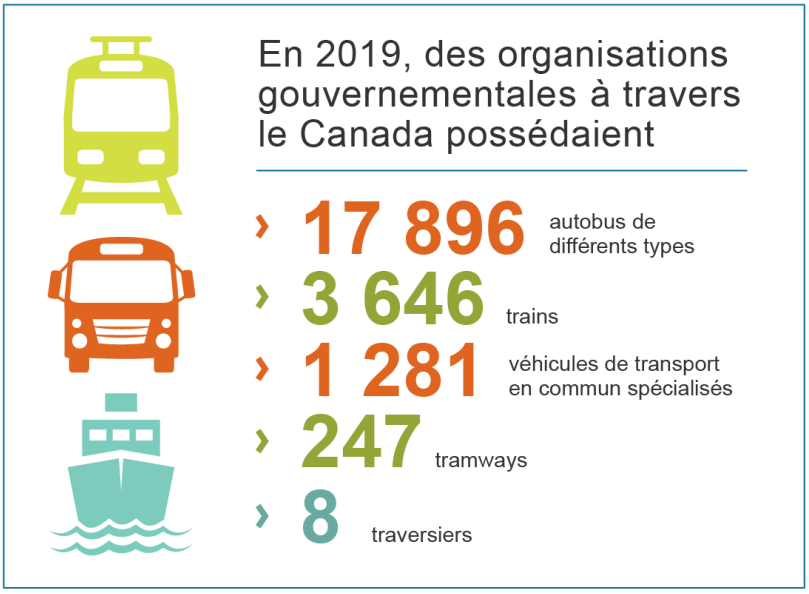
Elles possédaient également 28 140 abribus, 13 937 supports et abris pour vélos, 740 stations et terminaux de passagers, 375 installations d'entretien et d'entreposage, 334 parcs de stationnement incitatifs, 255 débarcadères et 207 emprises exclusives.

Le réseau de routes et de voies ferrées du transport public comprenait jusqu'à 7 103 kilomètres de routes à voie unique et à 1 573 kilomètres de voies ferrées à voie unique.

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

La majorité des parcs de stationnement incitatifs (75,7 %) et des débarcadères (94,9 %) étaient construits en Ontario, en Alberta et au Québec.

Selon l'Enquête sur les infrastructures publiques essentielles du Canada (IPEC) produite par Statistique Canada en 2016, les organisations gouvernementales ont déclaré que 66,4 % de tous les autobus étaient en bon ou très bon état. En ce qui concerne les wagons, 61,0 % des actifs ont été jugés en bon ou très bon état, tandis que seulement 12,0 % des tramways (tous trouvés à Toronto) ont été déclarés en bon état.



SYSTÈMES DE TRANSPORT RÉGIONAUX

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

OUEST DU CANADA

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

Les autoroutes sont le principal moyen de relier les collectivités dispersées de la région. Un réseau d'autoroutes, la plupart peu fréquentées, est ancré par la Transcanadienne qui s'étend d'est en ouest le long de la moitié sud de la région, de Vancouver à Regina en passant par Winnipeg et la route Yellowhead. De plus, il y a six autoroutes de l'est à l'ouest qui longent une route plus au nord entre Winnipeg et Prince Rupert.

La Colombie-Britannique, qui est la porte d'entrée du Canada vers la région de l'Asie-Pacifique, héberge le plus grand port du Canada (celui qui connaît la croissance la plus rapide) et l'aéroport qui occupe le deuxième rang des aéroports les plus fréquentés. Doté du plus grand réseau d'infrastructures de commerce international au Canada, le Lower Mainland de la Colombie-Britannique joue un rôle stratégique dans le soutien des objectifs de diversification du commerce du Canada avec les principaux marchés internationaux. Les ports de la Colombie-Britannique sont essentiels au commerce et traitent plus de la moitié des volumes d'expédition de toutes les administrations portuaires canadiennes.

- Le port de Vancouver est le plus grand port du Canada en termes de volume de trafic, traitant 145,5 millions de tonnes (Mt) de trafic et facilitant plus de 240 milliards de dollars de commerce avec plus de 170 économies en 2020. Le port de Vancouver, qui héberge 29 grands terminaux, a une taille équivalente à celle des cinq autres plus grands ports canadiens réunis et assure la manutention d'un éventail varié de marchandises, notamment du charbon, du pétrole brut, des produits du bois, de la potasse, des céréales, des conteneurs, des marchandises diverses, de l'automobile et des croisières.
- Le port de Prince Rupert, l'autre grand port de la côte ouest du Canada, a traité 32,4 Mt de trafic en 2020, soit 9 % de plus que son volume de 2019. Prince Rupert offre la route maritime la plus courte entre la Chine et l'Amérique du Nord, ce qui confère au Canada un avantage géographique concurrentiel. Le port et la région sont en pleine expansion, avec plusieurs projets d'infrastructure et d'expansion des immobilisations en cours.

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

Les activités maritimes intérieures jouent également un rôle important dans l'économie de la Colombie-Britannique. Étant donné que la région comprend de nombreux bras de mer et îles, de nombreuses collectivités côtières et de nombreux ports dépendent des opérations intérieures de remorquage et de barge. De plus, ces transporteurs maritimes sont actifs dans le commerce en vrac transfrontalier vers les États de l'Alaska, de l'Oregon et de Washington. Les marchandises transportées le long de la côte ouest comprennent des marchandises générales pour le réapprovisionnement des collectivités, des produits du bois, du gravier et des pierres, des matériaux de construction et du charbon.

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

En 2020, l'aéroport international de Vancouver a accueilli 230 milles tonnes de trafic de marchandises, qui représentaient 19 % du trafic fret canadien.

En 2020, des marchandises d'une valeur de 113 milliards de dollars ont été exportées de l'Ouest canadien, tous modes confondus (à l'exclusion des pipelines), dont 52 % étaient destinées aux États-Unis, 36 % à l'Asie et 2 % au Mexique.

En ce qui concerne le transport de passagers, l'Ouest canadien compte trois des cinq aéroports les plus fréquentés du Canada. En 2020 :

- l'aéroport international de Vancouver a accueilli 7,1 millions de passagers;
- l'aéroport international de Calgary a accueilli 5,3 millions de passagers;
- l'aéroport international d'Edmonton a accueilli 2,4 millions de passagers.

Les aéroports internationaux de Vancouver et de Calgary servent de centres aéroportuaires régionaux pour les deux plus grandes compagnies aériennes canadiennes, soit Air Canada et WestJet.

Les services ferroviaires voyageurs offerts par VIA Rail, société appartenant à l'État, dans l'Ouest canadien sont des services voyageurs interurbains longue distance. VIA Rail exploite également un service de long-courrier pour passagers entre Toronto et Vancouver, s'arrêtant au cours du trajet dans les grandes villes comme Edmonton, Saskatoon et Winnipeg. En 2020, 6 000 passagers ont utilisé cette route. Les autres services exploités par VIA Rail dans les régions de l'Ouest comprennent les itinéraires de Jasper à Prince Rupert et de Winnipeg à Churchill.

En Colombie-Britannique, BC Ferries fournit des services de transport de passagers et de véhicules par traversier aux collectivités côtières et insulaires de la province, ainsi que l'accès à Victoria, où se trouve l'Assemblée législative provinciale. En 2020, l'exploitant a transporté 6,7 millions de véhicules et 13 millions de passagers sur différents itinéraires.

CENTRE DU CANADA

Le Centre du Canada est la région la plus densément peuplée et industrialisée du pays. Son réseau de transport est un élément moteur du commerce international avec les É.-U. grâce à ses liens vers le Midwest et le Nord-Est américains. En utilisant les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent, ce réseau permet de transporter des marchandises en direction et en provenance de l'Europe et d'autres marchés internationaux. Les principales exportations internationales comprenaient les produits et pièces automobiles, les produits du bois, les métaux et les minéraux. En 2020, la valeur totale des marchandises exportées, tous modes confondus (à l'exclusion des exportations par pipeline), par l'Ontario et le Québec s'élevait à 317 milliards de dollars, dont 76 % de la valeur était destinée aux États-Unis, 13 % à l'Europe, 5 % à l'Asie et 1 % au Mexique.

La région du Centre du Canada est la région la plus achalandée en matière de circulation terrestre. Les activités associées au camionnage jouent un rôle important, principalement pour le transport des denrées alimentaires, des produits fabriqués et autres marchandises transformées par le Corridor Québec-Windsor et vers les États américains adjacents aux Grands Lacs. L'Ontario et le Québec possèdent les postes frontaliers routiers les plus achalandés au Canada. Dans le Corridor continental, 54 % de la valeur totale des marchandises a été exportée par voir terrestre au cours des cinq dernières années, comparativement à 33 % et 22 % dans les corridors de l'Ouest et de l'Atlantique, lesquels dépendent davantage du transport maritime.

Sur les Grands Lacs, la navigation soutient essentiellement le secteur manufacturier et les exportations de céréales. Les Grands Lacs sont principalement desservis par des vraquiers de taille lacustre ou maritime qui restent dans les Grands Lacs pendant la saison hivernale. La portion du réseau constituée de la Voie maritime du Saint-Laurent est utilisée pour l'expédition de matériaux en vrac, le transbordement des exportations et les importations en conteneurs. Les céréales des Prairies sont généralement expédiées à partir du port de Thunder Bay et transportées vers les différents ports du Québec à des fins d'exportation à l'échelle internationale. En 2020, 37,7 millions de tonnes de produits ont transité par la Voie maritime. Les produits suivants ont représenté les deux tiers du trafic en 2020 :

- grain (13,3 millions de tonnes);
- minerai de fer (6,1 millions de tonnes);
- sel (3,1 millions de tonnes);
- pétrole liquide (1,9 million de tonnes).

Le port de Montréal revêt une importance stratégique, puisqu'il s'agit du point d'entrée de la Voie maritime qui relie le cours inférieur du fleuve Saint-Laurent aux Grands Lacs. Le port de Montréal, qui est une importante plaque tournante pour le trafic conteneurisé, dessert principalement le Québec, l'Ontario et le Midwest américain. En 2020, 35,1 millions de tonnes de marchandises, dont 1,6 million d'équivalents vingt pieds (EVP), ont été traitées au port de Montréal.

En ce qui a trait au transport de fret aérien, les aéroports de Toronto (Pearson), d'Hamilton et de Montréal (Trudeau et Mirabel) sont actifs dans le transport du fret aérien et, ensemble, ils ont représenté près de 53,9 % (774 milliers de tonnes) du trafic du fret aérien au Canada en 2020. Ce fret est principalement acheminé vers les É.-U., le Royaume-Uni et la Chine.

En ce qui concerne le transport de passagers par voie aérienne, le Centre du Canada héberge l'aéroport le plus fréquenté du pays, l'aéroport international Pearson de Toronto, lequel a enregistré 12,9 millions de passagers en 2020. Les destinations étaient notamment les suivantes : Canada (40,5 %), États-Unis (23,3 %), Europe (9,6 %), Asie (5,5 %) et autres destinations internationales (21,1 %). L'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, troisième aéroport en importance du Canada, a accueilli 5,1 millions de passagers en 2020. Les destinations étaient notamment les suivantes : Canada (37,08 %), États-Unis (20,04 %), Europe (15,37 %), Asie (1,0 %) et autres destinations internationales (26,51 %).

Le plus grand marché de VIA Rail se situe principalement dans le Centre du Canada, qui peut être séparé en deux corridors distincts.

- Le Corridor de l'Est, qui exploite des trains entre Québec, Montréal, Ottawa et Toronto. Il s'agit du corridor le plus fréquenté, avec 830 000 passagers en 2020;
- Le Corridor du Sud-Ouest de l'Ontario, qui exploite des trains entre Toronto, London, Sarnia, Windsor et Niagara. Il a transporté 292 000 passagers en 2020.

VIA Rail offre également des services régionaux dans les zones rurales du pays, y compris entre Montréal et Senneterre, entre Montréal et Jonquière ainsi qu'entre Sudbury et White River.

EST DU CANADA

Le Corridor de l'Atlantique est relativement moins peuplé que les autres régions canadiennes. Au total, 2,3 millions de personnes y habitent principalement dans des zones urbaines petites et dispersées. Néanmoins, son réseau joue un rôle important dans la facilitation des échanges nationaux et internationaux.

Les principales exportations du Canada atlantique comprennent les produits pétroliers et les produits de la mer. En 2020, des marchandises d'une valeur de 24 milliards de dollars, tous modes de transport confondus (à l'exclusion des pipelines), ont quitté la région, 66 % de la valeur exportée étant destinée aux États-Unis, 17 % à l'Europe et 10 % à l'Asie.

La connexion aux marchés internationaux et nationaux est facilitée par une série de ports maritimes ancrés par le port de Halifax (8,3 millions de tonnes en 2020), le plus grand port de manutention de conteneurs du Canada atlantique et une importante plaque tournante pour les produits pétroliers et les véhicules à moteur. Le port de Halifax est aussi l'un des rares ports de la côte Est de l'Amérique du Nord pouvant accueillir les navires-porte-conteneurs post-Panamax à pleine charge, et est également le point d'accès libre de glace en Amérique du Nord qui est le plus près de l'Europe et de l'Asie (par le canal de Suez).

Le port de Saint John, au Nouveau-Brunswick, est le plus grand port du Canada atlantique sur le plan du tonnage (26,0 millions de tonnes en 2020). Saint John est un port important pour le traitement, le raffinage et l'expédition de pétrole brut. De même, le port de Come-by-Chance, dans la province de Terre-Neuve-et-Labrador, manutentionne une grande quantité de produits pétroliers provenant des sites de projets pétroliers en mer de la province.

Le réseau routier du Canada atlantique est défini par la Transcanadienne, l'épine dorsale est-ouest de la région, qui va de la frontière du Québec à St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador). En 2020, une seule compagnie de chemin de fer de classe I, le CN, offrait des services de transport de marchandises à destination et en provenance du centre du Canada jusqu'à Halifax. Un certain nombre de compagnies de chemin de fer d'intérêt local assuraient également des services de rabattement en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick.

En ce qui concerne le transport de passagers par voie ferroviaire, VIA Rail exploite le train Océan, un service de long-courrier pour passagers entre Montréal et Halifax. L'Océan a transporté 9 000 passagers en 2020.

La région compte 26 aéroports, les plus grands étant situés à Halifax et à St. John's.

La société d'État Marine Atlantique S.C.C. offre des services de traversiers entre l'île de Terre-Neuve et la Nouvelle-Écosse et transporte plus de 311 499 passagers, tandis que des exploitants privés, au nom de Transports Canada, offrent des services de traversiers interprovinciaux dans l'Est du Canada, y compris des services entre :

- les Îles-de-la-Madeleine (Québec) et Souris (Île-du-Prince-Édouard);
- Saint John (Nouveau-Brunswick) et Digby (Nouvelle-Écosse);
- Wood Islands (Île-du-Prince-Édouard) et Caribou (Nouvelle-Écosse).

En 2019, le gouvernement a annoncé qu'il soutenait Marine Atlantique S.C.C. dans la modernisation de sa flotte par l'achat d'un nouveau traversier et qu'il achètera deux nouveaux traversiers pour remplacer le *NM Madeleine*, exploité entre les Îles-de-la-Madeleine et Souris (Î.-P.-É.), et le *NM Holiday Island*, exploité entre Wood Islands (Î.-P.-É.) et Caribou (Nouvelle-Écosse). En 2020, le gouvernement a annoncé qu'il allait acquérir le *NM Villa de Teror* (rebaptisé *NM Madeleine II*) comme solution provisoire pour remplacer le *NM Madeleine* jusqu'à ce que le nouveau traversier soit prêt à être mis en service.

NORD DU CANADA

La géographie de la région du Nord du Canada est vaste et variée, les trois territoires représentant à eux seuls environ 40 % de la superficie totale du Canada et un très faible pourcentage de la population totale. Les contrastes géographiques vont de la taïga (forêts boréales) de la région subarctique à la toundra, au pergélisol et aux paysages arides de l'Arctique.

Le transport est essentiel pour les collectivités nordiques et les projets de développement économique dans l'Arctique canadien, mais les infrastructures de transport dans le Nord restent limitées. Cela rend difficile, long et onéreux l'acheminement de biens et de passagers vers les collectivités nordiques éloignées et en provenance de celles-ci. Le mode de transport « réalisable » varie dans le Nord, car la géographie unique du Nord pose certains défis au transport des passagers et des marchandises, ce qui nécessite un réseau de transport tout aussi unique.

De nombreuses collectivités nordiques sont très dépendantes du transport maritime en été. Les opérations de transport maritime dans l'Arctique permettent de réapprovisionner les collectivités côtières du Nunavut, du Nunavik et des Territoires du Nord-Ouest dotées d'un lien routier limité ou temporaire avec le sud du Canada. Ce transport maritime se caractérise par un réseau de navires-citernes et de navires à cargaison sèche réapprovisionnant Baffin, Kivalliq et Kitikmeot. Il comprend également des barges à fort tirant d'eau à destination de Kitikmeot et des collectivités côtières des Territoires du Nord-Ouest, ainsi qu'un réseau de barges le long du fleuve Mackenzie.

De nombreuses collectivités nordiques ne reçoivent qu'un seul service de transport maritime par an, et la saison de navigation est très courte (juillet à la mi-novembre). De plus, des services d'enlèvement de glaces épaisses sont nécessaires durant la basse saison. Les commandes de transport maritime doivent être passées environ un an à l'avance pour tout ce qui est nécessaire la saison suivante, notamment les équipements lourds, les matériaux de construction, les marchandises sèches, le carburant et les véhicules.

L'avion est le moyen de transport essentiel dans la région du Nord pour les voyages, les services essentiels (p. ex. les urgences médicales), le réapprovisionnement en toutes saisons (y compris la nourriture et le courrier), le tourisme et d'autres formes de développement économique. Le réseau aérien du Nord compte des transporteurs aériens réguliers qui assurent un service de ligne principale entre le sud du Canada et quatre portes d'entrée du Nord – Whitehorse, Yellowknife, Rankin Inlet et Iqaluit – soutenu par un vaste réseau de services de correspondance ou d'apport. Le réseau aéroportuaire du Nord soutient le service aérien grâce à un réseau de 80 aéroports exploités par les gouvernements territoriaux, ainsi qu'à un certain nombre d'autres aéroports exploités par des entreprises d'exploitation de ressources, des exploitants touristiques et des ministères fédéraux.

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

Les routes du Yukon transportent la plus grande partie du trafic de surface du Nord en matière de tonnage. Les transports de surface dans les Territoires du Nord-Ouest ont tendance à varier, les personnes et les marchandises étant transportées par des routes praticables par tous les temps et des routes d'hiver dans l'ouest et le long de la vallée du Mackenzie jusqu'à une liaison ferroviaire avec le sud (par Hay River). Étant donné les fortes répercussions des changements climatiques sur le Nord, les saisons des routes d'hiver sont de plus en plus limitées et peu fiables. Le Nunavut et le Nunavik n'ont aucune liaison routière ou ferroviaire avec le sud du Canada. Tous deux disposent de routes limitées pour relier certaines collectivités, et sont fortement dépendants de la saison estivale limitée de navigation pour les marchandises en vrac et le carburant, et du transport aérien tout au long de l'année.

FONDS NATIONAL DES CORRIDORS COMMERCIAUX

L'économie canadienne, tributaire du commerce, dépend d'un réseau de transport efficace et fiable pour déplacer les biens et les personnes et pour demeurer concurrentielle à l'échelle nationale et mondiale. Le Fonds national des corridors commerciaux est un programme concurrentiel fondé sur le mérite, qui investit dans des projets visant à remédier aux contraintes de capacité et aux goulots d'étranglement du transport de marchandises dans tous les modes de transport le long des corridors commerciaux du Canada afin de soutenir la croissance économique dans tout le pays. Les autres objectifs clés du programme sont d'accroître la résilience du réseau de transport du Canada face aux changements climatiques et de veiller à ce qu'il s'adapte aux nouvelles technologies et aux innovations futures.

Le Fonds a été créé en 2017 avec un plan d'investissement de 1,9 milliard de dollars sur 11 ans, dont 400 millions de dollars alloués à des projets qui répondent aux besoins essentiels en matière de transport dans les Territoires du Nord-Ouest, le Nunavut et le Yukon. Le budget de 2019 prévoyait un montant supplémentaire de 400 millions de dollars pour les projets dans les régions de l'Arctique et du Nord, portant l'enveloppe de financement totale à 2,3 milliards de dollars et le financement total dédié aux régions de l'Arctique et du Nord à 800 millions de dollars.

Le 23 octobre 2020, Transports Canada a lancé l'appel à propositions du fonds pour l'Arctique et le Nord afin de répondre aux besoins en matière de transport des collectivités de l'Arctique et du Nord, y compris la sécurité et le développement économique. Cet appel allouera jusqu'à 400 millions de dollars à des projets d'infrastructure de transport dans les régions de l'Arctique et du Nord du Canada, qui comprennent les territoires, la région du Nunatsiavut au Labrador, la région du Nunavik au Québec, ainsi que le port de Churchill et les biens connexes dans le nord du Manitoba.

À la fin de 2020, la quasi-totalité de l'allocation initiale de 1,9 milliard de dollars du fonds a été engagée dans 89 projets d'infrastructure de transport à la grandeur du pays, ce qui a permis de mobiliser plus de 3,9 milliards de dollars d'investissements totaux de la part de tous les partenaires des secteurs public et privé. À ce jour, des investissements stratégiques ont été réalisés pour améliorer la fluidité des mouvements de marchandises dans les quatre réseaux de transport régionaux.

Dans l'Ouest du Canada, 38 projets ont reçu un financement de 860 millions de dollars, pour un investissement total de 2,1 milliards de dollars, afin de construire des corridors commerciaux plus solides vers les marchés de l'Asie-Pacifique. Cela comprend des projets visant à :

- soutenir des portes d'entrée plus fluides dans nos ports de la côte ouest
- développer les liaisons de transport intérieur
- mieux permettre aux producteurs d'atteindre une position d'exportateur
- améliorer les corridors autoroutiers nord-sud

En 2020, nous avons annoncé le financement de cinq de ces projets, dont :

- 28 millions de dollars en financement fédéral, ce qui a permis de mobiliser 86 millions de dollars d'investissements totaux, pour trois projets visant à accroître la capacité d'exportation et l'efficacité des marchandises canadiennes transitant par le port de Vancouver, notamment :
    - l'agrandissement de l'installation de transbordement hors quai de Ray-Mont Logistics à Richmond;
    - le doublement de la capacité ferroviaire sur place au terminal de Fibreco à North Vancouver;
    - l'amélioration du chemin de fer Southern Railway of British Columbia sur l'île d'Annacis pour permettre un meilleur accès aux terminaux automobiles et aux installations hors quai.
- un financement fédéral de 20 millions de dollars, mobilisant des investissements totaux de 109 millions de dollars, pour deux projets de terminaux ferroviaires dans le cœur industriel de l'Alberta, notamment la construction du terminal Sturgeon de Cando Rail Services Ltd. et la phase 2 du projet d'expansion d'Alberta Midland Railway Terminal Ltd.

Au Centre du Canada, 22 projets ont reçu un financement de plus de 318 millions de dollars, pour un investissement total de 703 millions de dollars. Cela comprend des projets visant à :

- soutenir l'augmentation du trafic maritime dans le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent;
- réduire les retards aux postes frontaliers en Ontario;
- améliorer la fluidité dans les ports du Québec et de l'Ontario.

En 2020, deux de ces projets ont été annoncés. Le Fonds investit 40,4 millions de dollars en financement fédéral, pour un investissement total de 83,7 millions vers :

- le projet de l'administration portuaire de Trois-Rivières visant à augmenter la capacité de transport de marchandises solides et liquides en vrac et de marchandises générales, à améliorer la fluidité du trafic actuel et à éliminer les goulots d'étranglement, ainsi qu'à mettre en place une plateforme multimodale pour déplacer efficacement les marchandises entre les modes de transport au port;
- le projet de la Ville de Montréal visant à mettre en place un système de gestion et d'optimisation de la circulation dans les corridors routiers municipaux adjacents au port de Montréal afin de réduire la congestion routière autour du deuxième port du Canada.

Dans l'Est du Canada, 14 projets ont reçu un financement de plus de 252 millions de dollars, pour un investissement total de 627 millions de dollars, afin de renforcer les corridors commerciaux par les portes d'entrée vers l'Europe, l'Afrique et l'Asie. Cela comprend des projets visant à :

- améliorer la fluidité des ports de la côte Est;
- accroître la capacité de fret aérien dans les aéroports;
- étudier les possibilités de protéger et de maintenir le corridor essentiel de l'isthme de Chignecto.

Au Nord du Canada, 15 projets ont reçu un financement de plus de 379 millions de dollars, ce qui a permis de mobiliser des investissements totaux de 528 millions de dollars. Le Fonds investit pour construire des corridors de transport reliant les collectivités de l'Arctique et positionner le Nord pour de futures occasions commerciales. Cela comprend des projets visant à :

- soutenir le transport aérien dans les collectivités de l'Arctique et du Nord et améliorer les systèmes de navigation aérienne;
- contribuer à moderniser et à renforcer la résilience des routes;
- effectuer des études d'adaptation au climat et élaborer des outils d'optimisation des données;
- entreprendre des travaux de faisabilité en vue d'établir un corridor routier toutes saisons à travers les Territoires du Nord-Ouest et le Nunavut jusqu'à l'océan Arctique.

En ce qui concerne l'avenir, en 2021, Transports Canada continuera de travailler avec les proposants pour faire avancer les projets financés, y compris ceux annoncés en 2020, réaliser l'appel de propositions du fonds pour l'Arctique et le Nord et commencer à mettre en œuvre les projets sélectionnés dans le cadre de cet appel. Le budget de 2021 prévoit un financement supplémentaire de 1,9 milliard de dollars sur quatre ans, à partir de 2021-2022, afin de soutenir les améliorations indispensables aux routes, aux voies ferrées et aux routes de navigation du Canada, de renforcer la résilience à long terme de l'économie canadienne et de soutenir le commerce intérieur. 15 % de ce nouveau financement seront consacrés à l'amélioration des réseaux de transport dans le Nord du Canada.

TRANSPORT ROUTIER

FAITS SAILLANTS

- Lors de la réunion de février 2020 du Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière, les ministres ont approuvé la publication du nouveau rapport *Renforcement de la sécurité des autobus scolaires au Canada* du Groupe de travail fédéral, provincial et territorial sur la sécurité des autobus scolaires, qui confirme que les autobus scolaires au Canada ont un excellent dossier de sécurité.
- Les ministres ont convenu de continuer à travailler ensemble pour renforcer la sécurité routière au Canada, en mettant l'accent sur l'adoption d'une approche collaborative entre les compétences, y compris la prise de mesures visant à renforcer la sécurité des véhicules automobiles commerciaux avec des dispositifs d'enregistrement électronique et une formation au niveau d'entrée pour prévenir la fatigue des conducteurs.

FAITS NOUVEAUX AMÉLIORANT L'EFFICACITÉ

Les camionneurs assurent le bon fonctionnement de la chaîne d'approvisionnement du Canada en cette période difficile. La frontière terrestre entre le Canada et les États-Unis reste fermée pour tout voyage non essentiel en raison de la pandémie de COVID-19. Dans ce contexte, les établissements de camionnage sont considérés comme des entreprises essentielles et les camionneurs comme des travailleurs essentiels contribuant à la sécurité alimentaire, aux soins de santé et à d'autres secteurs essentiels. Les camionneurs sont également exemptés des exigences d'isolement obligatoire visant les personnes entrant au Canada. Cette exemption s'applique aux travailleurs en bonne santé fournissant des services essentiels de part et d'autre de la frontière. Transports Canada a travaillé avec les intervenants et ses homologues provinciaux et territoriaux pour s'assurer que les opérations de camionnage continuent de se dérouler de manière sécuritaire et efficace.

Au cours des premiers mois de la pandémie, les conditions économiques plus difficiles et les restrictions sociales plus rigoureuses se sont traduites par une réduction de la demande de biens et de services, et donc par une réduction de la demande de services de camionnage, ce qui a augmenté les dépenses d'exploitation et créé des problèmes de liquidité pour les transporteurs.

Les entreprises de camionnage ont également signalé des augmentations considérables des coûts et des pertes de revenus en raison d'une augmentation importante des parcours à vide (transport à l'aller et au retour) en raison de déséquilibres entre l'offre et la demande. Selon une enquête menée en 2020 par l'Alliance canadienne du camionnage, la norme de l'industrie en matière de parcours à vide est passée d'environ 10-15 % à 30 % pendant la pandémie. Les parcours à vide ne génèrent pas de revenus pour les entreprises de camionnage et entraînent une augmentation des coûts de la chaîne d'approvisionnement, une diminution de la productivité et de la rentabilité des activités de camionnage et une augmentation des répercussions environnementales. Cette situation pourrait avoir été d'autant plus grave pour les collectivités du Nord où les transports vers le Sud étaient limités et pour les déplacements entre le Canada et les États-Unis.

Le ministère des Finances du Canada a annoncé un certain nombre de programmes d'aide financière qui étaient également offerts à l'industrie du camionnage et aux conducteurs. Ces programmes comprennent le Programme de crédit aux entreprises, le Compte d'urgence pour les entreprises du Canada, la Subvention salariale d'urgence du Canada et des mesures visant à reporter le paiement de l'impôt sur le revenu pour les entreprises. Cliquez sur le lien suivant pour en apprendre plus sur ces programmes.

FAITS NOUVEAUX RENFORÇANT LA SÉCURITÉ

Le secteur du transport des véhicules motorisés continue de subir des transformations majeures et le régime de sécurité et de sûreté de Transports Canada suit le rythme de ce changement transformateur.

Une importante tendance à la baisse du nombre de décès attribuables à des accidents mettant en cause des véhicules automobiles a été constatée depuis plusieurs décennies au Canada. Depuis le pic du milieu des années 1970, le nombre de décès a diminué de plus des deux tiers et celui des blessures graves de plus de 60 %. Ces progrès notables ont été réalisés malgré une croissance importante de la population canadienne (+60 %), du nombre de conducteurs titulaires d'un permis de conduire (+122 %) et du nombre de véhicules immatriculés (+124 %). Des véhicules plus sécuritaires, l'infrastructure routière et le comportement des usagers de la route ont tous contribué à ce niveau de sécurité accru.

Au fil des ans, Transports Canada a introduit ou mis à jour un nombre important de normes et de règlements sur la sécurité des véhicules automobiles, notamment des dispositions réglementaires sur les caractéristiques de sécurité des véhicules, comme le contrôle électronique de la stabilité, les serrures de porte et composants de retenue de porte, les freins antiblocage des camions, les systèmes de contrôle de la direction, les appuie-tête, les dispositifs de retenue pour enfants, la solidité 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 de la ceinture de sécurité.

Sécurité des autobus scolaires

En février 2020, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière, a approuvé la publication du rapport Renforcement de la sécurité des autobus scolaires au Canada du Groupe de travail sur la sécurité des autobus scolaires. Le Groupe de travail, composé de représentants des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux, de fabricants d'autobus scolaires, des commissions scolaires, d'exploitants d'autobus scolaires et d'associations œuvrant dans le domaine de la sécurité, avait pour mandat d'examiner les normes et les opérations de sécurité, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'autobus scolaire, en mettant l'accent sur les ceintures de sécurité.

Le rapport du Groupe de travail comprend des recommandations consensuelles, fondées sur des preuves existantes, et est axé sur le soutien du chauffeur de l'autobus dans sa tâche de conduite et sur la dissuasion des dépassements illégaux par des automobilistes. Plus précisément, le Groupe de travail recommande que toutes les compétences envisagent d'appliquer les mesures de sécurité suivantes en fonction de leurs besoins :

- des bras d'arrêt prolongés et des caméras d'infraction pour dissuader les dépassements illégaux;
- des caméras 360 degrés pour mieux détecter et protéger les enfants à proximité des autobus;
- le freinage d'urgence automatique pour aider les conducteurs à éviter les collisions.

En réponse, Transports Canada s'est engagé à élaborer une réglementation pour mettre en œuvre les recommandations du Groupe de travail. Les travaux sont en cours et comprennent des recherches et des essais au Centre d'essais pour véhicules automobiles de Blainville (Québec) sur des autobus scolaires équipés de caméras d'infraction, de bras d'arrêt allongés, de caméras extérieures de 360 degrés et d'un système de freinage d'urgence automatique. Des consultations informelles sur le site *Parlons transport* ont eu lieu à l'automne 2020 dans le cadre de la première étape du processus d'élaboration de la réglementation.

Parallèlement, le Ministère collabore avec le gouvernement de la Colombie-Britannique et le Consortium de services aux élèves de Sudbury pour entreprendre des projets pilotes sur les ceintures de sécurité dans les autobus scolaires. Ces projets pilotes se dérouleront sur une période d'environ un an et visent trois autobus par territoire de compétence. Les ceintures de sécurité seront installées conformément aux normes de sécurité fédérales de 2018 de Transports Canada.

Sécurité des véhicules utilitaires

En vertu de la *Loi sur les transports routiers*, Transports Canada est responsable de certaines questions opérationnelles relatives à l'activité des véhicules utilitaires (comme les heures de service, les cotes de sécurité). Par ailleurs, les provinces et les territoires sont responsables de l'application des règlements fédéraux d'exploitation des transporteurs routiers (p. ex., règlements sur les heures de service qui atténuent le risque de fatigue). Afin de promouvoir une approche nationale cohérente en matière de sécurité des véhicules utilitaires, Transports Canada a travaillé en étroite collaboration avec les provinces et les territoires, par l'intermédiaire du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, sur des mesures visant à renforcer la sécurité des véhicules utilitaires et à prévenir la fatigue des conducteurs.

En janvier 2019, les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux ont convenu de mettre la touche finale à une *norme technique sur les dispositifs d'enregistrement électronique* pour les transporteurs commerciaux. Ces dispositifs remplacent les carnets de route quotidiens sur papier afin de réduire le risque de collisions liées à la fatigue. La norme a été achevée en décembre 2019 et a reçu l'approbation officielle lors de la réunion du Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière en février 2020. Elle établit des spécifications minimales de performance et de conception pour les dispositifs d'enregistrement électroniques, qui sont largement basées sur les exigences techniques américaines, mais adaptées pour tenir compte du *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire*. Une version révisée de la norme technique a été publiée le 27 octobre 2020 par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé.

En juin 2019, Transports Canada a publié des modifications au Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire dans la Partie II de la Gazette du Canada, afin d'exiger l'utilisation dispositifs d'enregistrement électroniques par les transporteurs routiers assujettis à la réglementation fédérale et leurs conducteurs, avec une date d'entrée en vigueur fixée au 12 juin 2021. Les dispositifs d'enregistrement électroniques visent à renforcer la sécurité routière au Canada en atténuant le risque de collisions liées à la fatigue. Les dispositifs d'enregistrement électroniques remplacent les carnets de route quotidiens sur papier, lesquels peuvent être falsifiés ou incomplets et, dans certains cas, dupliqués ou perdus. Les modifications apporteront un certain nombre d'avantages, notamment :

- un meilleur suivi de la fatigue des conducteurs;
- des frais d'administration réduits;
- l'amélioration des processus de conformité;
- une plus grande harmonisation avec les exigences réglementaires américaines.

Comme les modifications réglementaires exigent que les transporteurs routiers et les chauffeurs n'utilisent que des dispositifs d'enregistrement électroniques certifiés par des organismes de certification accrédités, Transports Canada a établi un partenariat avec le Conseil canadien des normes pour mettre en œuvre le système de certification des dispositifs d'enregistrement électroniques. Le Conseil a ouvert le processus d'accréditation le 18 mars 2020 et, après un examen rigoureux, FPInnovations a été annoncé comme le premier organisme de certification accrédité par Transports Canada, le 26 octobre 2020. D'autres organismes sont en processus d'accréditation. Le processus de certification de FPinnovations est maintenant bien amorcé et les dispositifs sont testés pour vérifier leur conformité à la norme technique.

Afin d'améliorer davantage la sécurité des véhicules utilitaires, les ministres responsables des transports et de la sécurité routière ont convenu de tirer parti des travaux entrepris par plusieurs territoires de compétence pour élaborer une norme nationale de formation initiale des conducteurs commerciaux au Canada par l'entremise du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé. Lors de leur réunion de février 2020, les ministres ont approuvé la norme nationale pour la formation de base des conducteurs de véhicules utilitaires, en particulier pour les conducteurs de catégorie 1 (NSC 16 - Formation de base pour les conducteurs de véhicules utilitaires de catégorie 1), qui sert de base aux règles et aux exigences de la formation de base.

Usagers de la route vulnérables

À l'automne 2016, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière a mandaté la création d'un groupe de travail pour entamer un processus de collaboration avec les provinces, les territoires et les intervenants en vue d'envisager la prise de mesures qui pourraient améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes à proximité de véhicules lourds. Le rapport sommaire issu de ce travail, qui est intitulé Mesures de sécurité pour les cyclistes et les piétons à proximité des véhicules lourds, présente les constatations et les éléments de preuve visant à protéger à la fois les usagers vulnérables de la route et les conducteurs de poids lourds. Le rapport a été approuvé par le Conseil des ministres et publié sur son site Web en 2018.

Transports Canada a continué à réaliser des progrès considérables pour atteindre un certain nombre de jalons, notamment en assurant le suivi des meilleures pratiques et des leçons tirées des projets pilotes des territoires de compétence, qui contribuent à la sécurité des usagers vulnérables de la route. Pour encourager l'échange de connaissances et les solutions potentielles, un dépôt central sous la forme d'un site Web a été développé en partenariat avec Parachute Canada, une organisation bien connue de prévention des blessures qui est championne de la Vision Zéro au Canada. Ce site Web sera lancé en 2021 et continuera à être développé à mesure que de nouvelles initiatives, données et technologies seront disponibles, offrant ainsi une ressource aux intervenants de la sécurité routière.

Par ailleurs, Transports Canada continue d'étudier les nouvelles technologies, comme les systèmes avancés d'aide à la conduite et le freinage d'urgence automatique afin d'évaluer leur performance et de déterminer leur efficacité potentielle à réduire les décès, les blessures et/ou les effets des collisions. Ce travail permettra d'accumuler davantage de preuves, ce qui facilitera l'élaboration d'une trousse réglementaire sur la sécurité des usagers vulnérables de la route.

À cette fin, Transports Canada a mené des consultations sur ces technologies par l'entremise de son portail *Parlons transport* à l'automne 2020.

Programme amélioré de paiements de transfert de la Sécurité routière

Le budget de 2019 comprenait un nouveau programme de financement intitulé Programme amélioré de paiements de transfert de la Sécurité routière (30 millions de dollars sur trois ans) pour renforcer la capacité des provinces/territoires et d'autres organismes à favoriser l'atteinte d'objectifs de sécurité routière cohérents à l'échelle nationale (comme les mesures visant à lutter contre la conduite avec facultés affaiblies et la distraction au volant).

Le premier appel de propositions dans le cadre de ce programme (2019-2020) a été lancé le 16 décembre 2019. Au total, 22 demandes ont été reçues, et 22 projets pluriannuels ont été approuvés pour une demande de financement totale d'environ huit millions de dollars.

Le deuxième appel de propositions (2020-2021) devait être lancé à l'origine en mars 2020. Cependant, en raison de la pandémie de COVID-19, le lancement a été reporté au 21 octobre 2020. En plus des provinces, des territoires, des entités appartenant aux provinces ou aux territoires et du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, le deuxième appel comprenait également des organisations des secteurs privé et public, des organisations de sécurité routière à but non lucratif, des universités et d'autres organisations qui jouent un rôle actif dans la promotion des questions de sécurité routière.

Dans le cadre de cet appel, 45 demandes ont été reçues et 38 projets pluriannuels ont été approuvés pour une demande de financement totale d'environ 10 millions de dollars. Les projets approuvés portaient sur la conduite avec facultés affaiblies par la consommation de drogues ou d'alcool, la distraction au volant, les conducteurs de véhicules utilitaires et l'innovation technologique.

Rappels du fabricant

En 2020, Transports Canada a reçu plus de 625 avis de rappel de sécurité de la part d'entreprises, touchant de sorte qu'un grand nombre de véhicules circulant sur les routes canadiennes pourrait avoir un problème de sécurité non résolu.

Dans le but de fournir aux Canadiens de meilleurs renseignements sur les rappels de sécurité et d'améliorer le nombre de rappels effectués, le Ministère a mené des consultations préréglementaires sur une modification au Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles qui obligerait les entreprises à fournir certains renseignements sur les rappels sur leur site Web. En octobre 2020, la consultation Informations sur les rappels à l'intention des Canadiens a été publiée sur la plateforme Parlons transport de Transports Canada. Elle vise, entre autres, à obliger les fabricants de véhicules à fort volume à fournir un service de recherche de rappels utilisant le numéro d'identification du véhicule (NIV) pour fournir une liste de rappels concernant chaque véhicule.

Le Ministère a également poursuivi un projet pilote qui permet d'accéder à la Banque de données des rappels de sécurité automobile de Transports Canada par l'intermédiaire de la plateforme d'IA vocale Amazon Alexa. Ce projet de sources libres a été lancé pour explorer des moyens innovants de communiquer aux Canadiens des informations sur les rappels. La fonction Rappels de véhicules Canada peut être activée sur tout appareil compatible avec Alexa.

Véhicules connectés et automatisés

Reconnaissant que les véhicules automatisés ont un grand potentiel d'améliorer la sécurité, en mars 2018, Transports Canada a modifié la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles* afin d'offrir une plus grande souplesse au régime réglementaire du ministère pour suivre le rythme des technologies émergentes (comme des pouvoirs modernisés ou nouveaux pour accorder des exemptions, prendre des mesures d'application et modifier ou suspendre des règlements désuets). S'appuyant sur les forces d'un régime de sécurité robuste et agile, Transports Canada a publié une série de lignes directrices et d'outils pour fournir davantage de clarté et d'orientation sur les véhicules automatisés :

- Le rapport Cadre de sécurité du Canada pour les véhicules automatisés et connectés, publié en février 2019, expose la vision du ministère en matière de sécurité et donne accès à un large éventail de directives et d'outils qui appuient la mise à l'essai et le déploiement sécuritaires des véhicules automatisés et connectés au Canada;
- Le rapport Évaluation de la sécurité des systèmes de conduite automatisés au Canada, également publiée en février 2019, aide l'industrie à examiner la sécurité des véhicules hautement automatisés qu'elle a l'intention de fabriquer, d'importer, d'exploiter ou de vendre au Canada;
- Le document Lignes directrices sur la cybersécurité des véhicules au Canada, publié en mai 2020, fournit un ensemble de principes directeurs neutres sur le plan technologique pour aider l'industrie à renforcer la cyberrésilience de ses véhicules. Ces nouvelles directives présentent des pratiques exemplaires sur la gestion des risques en matière de cybersécurité et la protection de l'ensemble de l'écosystème des véhicules, ainsi que sur la détection et la surveillance des incidents de cybersécurité, l'intervention en cas d'incidents et la reprise après ceux-ci;
- Le processus de demande d'exemptions aux *Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada* pour soutenir l'introduction sécuritaire de véhicules connectés et automatisés tout en encourageant le développement et l'utilisation de technologies innovatrices.

Transports Canada continue d'examiner les possibilités de mettre à jour ses divers documents d'orientation sur les véhicules connectés et automatisés. Il s'agit notamment d'examiner les pratiques exemplaires pour tester en toute sécurité les navettes automatisées à basse vitesse. Les mises à jour prévues de nos lignes directrices nationales en matière d'essais devraient traiter de ces types de véhicules ainsi que d'autres leçons tirées des essais de véhicules connectés et automatisés au Canada à ce jour, et des orientations et outils supplémentaires à l'appui de la cybersécurité des véhicules sont à venir.

Transports Canada continue également de collaborer avec les provinces et les territoires par l'entremise du Groupe de travail sur les véhicules automatisés du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé afin d'envisager des mises à jour du site. *Lignes directrices des administrations canadiennes pour la sécurité des essais et du déploiement des véhicules hautement automatisés*. Ce document présente un certain nombre de considérations administratives pour les provinces et les territoires afin de soutenir les essais et le déploiement sécuritaires des véhicules connectés et automatisés.

Ces efforts ont été éclairés par les recherches et les essais que mène actuellement Transports Canada pour évaluer la performance des technologies des véhicules connectés et automatisés. Cela comprend la recherche sur les simulateurs de conduite pour aider à développer des méthodes d'évaluation de la sécurité des interactions entre le conducteur et ces dispositifs, ainsi que des essais sur piste pour examiner comment les systèmes avancés de prévention des collisions sur les voitures, les camions et les bus scolaires peuvent réduire les accidents et aider à détecter et à protéger les usagers vulnérables de la route.

En ce qui concerne la sensibilisation des consommateurs aux technologies des véhicules connectés et automatisés, Transports Canada a entrepris une étude de recherche sur l'opinion publique afin de mieux comprendre les attitudes du public canadien à l'égard des nouvelles technologies des véhicules et la confiance qu'il leur témoigne.

Transports Canada a également entrepris de nombreux efforts pour sensibiliser le public aux technologies émergentes, comme la mise à jour de sa présence sur le Web et la réalisation de campagnes payantes et de campagnes dans les médias sociaux utilisant, par exemple, des vidéos animées pour aider à informer les Canadiens des avantages et des considérations de sécurité des technologies automobiles émergentes, y compris les technologies d'aide à la conduite actuellement disponibles sur le marché (ce que vous devez savoir sur les technologies d'aide à la conduite). Les campagnes sur les médias sociaux ont été considérées comme un succès considérable, puisqu'elles ont touché plus de 2,4 millions de spectateurs, dont plus de 50 % ont regardé la vidéo dans son intégralité.

En septembre 2020, Transports Canada a mené des consultations préréglementaires pour obtenir de la rétroaction sur l'inclusion du freinage d'urgence automatique dans les nouveaux véhicules et la création d'une norme pour les systèmes avancés d'aide à la conduite, dont beaucoup comportent un faible niveau d'automatisation de la conduite (comme les SAE 1 et 2). Les commentaires recueillis lors de ces consultations serviront à élaborer les futurs règlements.

FAITS NOUVEAUX AMÉLIORANT LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Véhicules à émission zéro

En 2020, le gouvernement du Canada a continué à prendre des mesures pour accélérer l'adoption des véhicules zéro émission et à progresser vers les objectifs fédéraux en matière de véhicules zéro émission, soit 10 % des ventes de nouveaux véhicules légers d'ici 2025, 30 % d'ici 2030 et 100 % d'ici 2040. L'énoncé économique de l'automne 2020 prévoyait de nouveaux investissements dans les véhicules zéro émission, notamment un montant supplémentaire de 287 millions de dollars sur deux ans, à partir de 2020-21, pour le programme Incitatifs pour l'achat de véhicules zéro émission (iVZE) et un montant supplémentaire de 150 millions de dollars sur 3 ans, à partir de 2021-22, pour les investissements dans l'infrastructure afin de soutenir le déploiement accru de stations de recharge et de ravitaillement en hydrogène.

En 2020, le gouvernement du Canada a également annoncé un investissement de 295 millions de dollars pour le complexe d'assemblage d'Oakville de la Ford Motor Company, qui sera réoutillé pour la production de véhicules électriques à batterie au milieu de la décennie. Cela contribuera à créer des débouchées économiques pour les Canadiens alors que le pays est en transition vers une utilisation généralisée des véhicules zéro émission.

Entre le lancement du programme, qui a eu lieu en mai 2019, et le mois de décembre 2020, plus de 72 000 Canadiens et entreprises canadiennes ont bénéficié du programme iVZE de Transports Canada. En 2020, la pandémie de COVID-19 a ralenti les ventes de véhicules légers, y compris les ventes de véhicules zéro émission. Par conséquent, le programme a connu une baisse de 18 % de l'adhésion entre mai 2020 et décembre 2020 comparativement à la même période en 2019. Malgré la baisse des ventes de véhicules zéro émission en 2020, le programme, ainsi que d'autres investissements fédéraux dans les véhicules zéro émission, ont contribué à augmenter la part de marché des véhicules zéro émission des véhicules légers à 3,8 %, contre 3,1 % en 2019. Cela reflète la force continue de la demande de véhicules zéro émission malgré la pandémie.

Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs

Le gouvernement du Canada poursuit la mise en œuvre du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs*. Ce règlement établit des normes d'émissions de gaz à effet de serre fondées sur la performance qui s'appliquent aux nouveaux véhicules routiers lourds (comme les tracteurs routiers, les autobus et les camions à benne) et leurs moteurs pour l'année 2014 et les années ultérieures. En mai 2018, les modifications de la phase 2 du Règlement ont été publiées dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Ces modifications établissent des normes plus strictes en matière d'émissions de gaz à effet de serre, à partir de l'année modèle 2021.

Comme les normes de l'Agence américaine de protection de l'environnement pour les remorques tirées par des tracteurs continuent d'être suspendues juridiquement aux États-Unis, un premier arrêté d'urgence a été pris le 27 mai 2019 pour retarder d'un an l'application des normes d'émissions de gaz à effet de serre aux remorques au Canada. Cet arrêté a été suivi d'un deuxième arrêté d'urgence pris le 18 mai 2020, qui reporte d'une année supplémentaire, jusqu'au 18 mai 2021, les normes d'émission de gaz à effet de serre pour les remorques au Canada. Comme le deuxième arrêté d'urgence expirera le 18 mai 2021, Environnement et Changement climatique Canada procédera à l'élaboration d'un troisième arrêté d'urgence afin de retarder davantage les normes relatives aux remorques au Canada d'une année supplémentaire.

Autres initiatives

Dans le Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques, le gouvernement fédéral s'est également engagé à travailler avec les provinces, les territoires et l'industrie afin d'explorer 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.

En 2018, un groupe de travail fédéral-provincial-territorial a été créé. Les membres du groupe ont convenu d'un plan de travail pour préparer un rapport décrivant le secteur des véhicules lourds au Canada et l'adoption de technologies d'économie de carburant qui peuvent être adaptées aux véhicules lourds, et qui sont encore en dehors du champ d'application de la nouvelle réglementation sur les véhicules lourds. En 2020, le groupe de travail a poursuivi sa collaboration pour produire son rapport de phase 1. Ce rapport fournit un examen détaillé du rôle de la modernisation dans le secteur des véhicules lourds, y compris la description des obstacles à l'adoption. Ce rapport sera publié à l'automne 2021.

En outre, dans le cadre du Plan climatique renforcé, publié en décembre 2020, le gouvernement du Canada a pris un certain nombre d'engagements supplémentaires ciblant les émissions des véhicules routiers, notamment en :

- investissant 150 millions de dollars supplémentaires sur trois ans pour construire davantage de bornes de recharge et de stations de ravitaillement dans l'ensemble du Canada, comme Transports Canada l'a annoncé dans l'énoncé économique de l'automne 2020;

- s'efforçant d'harmoniser la réglementation canadienne sur les véhicules légers avec les normes de performance les plus rigoureuses en Amérique du Nord après 2025, que ce soit au niveau fédéral américain ou au niveau des États;
- travaillant avec des partenaires au cours de l'année à venir pour trouver des options stratégiques du côté de l'offre afin d'obtenir des réductions supplémentaires du parc de véhicules légers du Canada, y compris des règlements et des investissements visant à accélérer et à élargir la disponibilité des véhicules zéro émission pour les consommateurs au Canada, à mesure que la demande augmente;
- élaborant une stratégie nationale de transport actif et en s'efforçant de proposer davantage d'options de transport actif, telles que des sentiers pédestres, des pistes cyclables et d'autres formes de mobilité active;
- faisant progresser l'engagement du gouvernement à contribuer à l'acquisition de 5 000 autobus de transport en commun et autobus scolaires à émission zéro, notamment en tirant parti de la Banque canadienne d'infrastructure. À l'appui de cet objectif, un montant de 1,5 milliard de dollars a été réservé dans le cadre du Plan de croissance de la Banque canadienne d'infrastructure pour favoriser et accélérer l'adoption d'autobus zéro émission.
- améliorant l'efficacité des normes relatives aux véhicules utilitaires lourds pour la période postérieure à 2025 en se conformant aux normes les plus rigoureuses en Amérique du Nord, que ce soit au niveau fédéral ou au niveau des États;
- menant des consultations auprès des intervenants pour discuter des mesures à prendre pour accroître l'offre et la demande de véhicules zéro émission de poids moyen et lourd au Canada, afin que les entreprises aient accès aux types de véhicules zéro émission qui répondent à leurs besoins.

LA COVID-19 ET LE TRANSPORT ROUTIER

Transports Canada, en collaboration avec d'autres ministères, des représentants de l'industrie et des administrateurs provinciaux et territoriaux de la sécurité routière, a pris des mesures concrètes pour favoriser le déplacement sécuritaire des marchandises et des travailleurs essentiels du secteur des transports pour protéger les Canadiens qui doivent voyager par voir terrestre. Ces mesures comprenaient ce qui suit :

Coordination et mobilisation

- Transports Canada a tenu des appels réguliers avec les provinces et les territoires par l'intermédiaire du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, ainsi qu'avec les associations de l'industrie et d'autres ministères. Ces efforts de mobilisation ont permis de cerner les enjeux liés aux véhicules utilitaires et de travailler en collaboration pour les régler à mesure qu'ils se présentent (par exemple, les défis logistiques posés par la fermeture des restaurants et des aires de repos, et l'accès à l'équipement de protection individuelle).
- Des appels réguliers ont eu lieu entre les représentants de Transports Canada et du département des Transports des États-Unis afin de cerner et d'aborder les problèmes transfrontaliers, en soulignant l'avantage de prendre des mesures conjointes pour combattre la COVID-19.

Mesures réglementaires et d'application de la loi

- Lorsque les mesures frontalières ont été annoncées, y compris les restrictions sur les voyages non essentiels entre les États-Unis et le Canada, Transports Canada a accéléré l'approbation des demandes des Canadiens pour revenir au Canada dans leurs véhicules immatriculés aux États-Unis, s'assurant ainsi que les Canadiens pouvaient rentrer chez eux en toute sécurité et le plus rapidement possible.
- Des conseils ont également été fournis aux intervenants concernant la non-conformité potentielle aux exigences de sécurité des véhicules motorisés (comme l'avis des défauts et les réparations) en raison de la COVID-19.
- Afin de réduire les pressions sur la chaîne d'approvisionnement, Transports Canada a émis une exemption réglementaire aux termes du Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire, pris en vertu de la Loi sur les transports routiers, afin d'appuyer particulièrement les efforts d'assistance directs en réponse à la COVID-19. Un modèle d'exemption relative au transport de marchandises essentielles ciblé a été élaboré par la suite pour appuyer les exemptions continues au cas par cas liées à la COVID-19.

Leadership et conseils du niveau fédéral

En collaboration avec d'autres ministères, les provinces et territoires et les intervenants de l'industrie, Transports Canada a élaboré des documents d'orientation et des outils décrivant les mesures à prendre pour aider à limiter la propagation de la COVID-19 dans le transport routier, notamment en ce qui concerne l'exploitation des véhicules utilitaires et la sécurité des autobus scolaires, ainsi que l'utilisation de l'équipement de protection individuelle dans le secteur. Ce travail visait notamment :

- l'émission des Lignes directrices fédérales pour assurer la sécurité des conducteurs et limiter la propagation de la COVID-19 dans le secteur de l'exploitation des véhicules commerciaux, qui ont été publiées pour la première fois en avril 2020 et mises à jour en août 2020 pour refléter les orientations actuelles en matière de santé publique;
- l'élaboration d'un lettre type de confirmation d'emploi pour l'industrie du camionnage et de l'automobile afin de soutenir le déplacement des travailleurs essentiels du transport routier à l'intérieur et au-delà des frontières, et de faciliter leur accès aux installations clés (comme les aires de repos);
- la publication des lignes directrices *:* Facteurs à prendre en considération quant au port de couvre-visage par les conducteurs de véhicules commerciaux et les passagers d'autobus intercommunautaires et d'autocars(17 avril 2020);
- la publication des Directives fédérales pour l'exploitation d'autobus scolaires pendant la pandémie de COVID-19 pour protéger à la fois les élèves et le conducteur (mai 2020);
- la publication du Document d'orientation conjoint Transports Canada et Comité technique de la norme CSA D250 sur les autobus scolaires à l'intention de ceux qui envisagent d'installer un écran ou un système d'enceinte de conducteur pour se protéger contre l'exposition à la COVID-19 (mai 2020); et
- la publication en ligne de Mesures, mises à jour et lignes directrices liées à la COVID-19 émises par Transports Canada afin d'améliorer la sensibilisation et l'accessibilité aux informations essentielles en matière de sécurité (publiées entre avril et septembre 2020).

TRANSPORT FERROVIAIRE

FAITS SAILLANTS

- Transports Canada a lancé des consultations sur sa proposition concernant le Règlement, qui remplacerait les dispositions transitoires relatives aux rapports sur le transport ferroviaire de marchandises introduites par la *Loi sur la modernisation des transports.*
- Transports Canada a terminé l'élaboration du *Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire de voyageurs* afin de renforcer la sûreté du transport ferroviaire des voyageurs. Le Règlement, qui a été enregistré le 6 octobre 2020, donnera aux compagnies de chemin de fer la flexibilité d'adopter des pratiques en fonction de leurs risques opérationnels et de sécurité.
- Dans le cadre d'une série de protocoles d'entente conclus avec l'Association des chemins de fer du Canada, Transports Canada collabore avec l'industrie ferroviaire pour réduire les émissions de gaz à effet de serre.

FAITS NOUVEAUX AMÉLIORANT L'EFFICACITÉ

Règlement sur les renseignements relatifs au transport

En 2020, Transports Canada a poursuivi ses travaux en vue d'élaborer des modifications au *Règlement sur les renseignements relatifs aux transports* qui reposeraient sur les améliorations importantes apportées par la *Loi sur la modernisation des transports* à la transparence du secteur ferroviaire et amélioreraient davantage les données déclarées par les transporteurs ferroviaires de catégorie 1.

Transports Canada a élaboré une proposition pour la collecte d'indicateurs améliorés de service hebdomadaire et de performance, ainsi que de données détaillées sur les feuilles de route, les trains et le trafic. Le ministre Garneau a participé au lancement d'une série de consultations sur cette proposition lors de la réunion de la Table ronde sur la chaîne d'approvisionnement des produits de base le 11 décembre 2020. Transports Canada examine maintenant les commentaires reçus au cours de ces consultations afin de finaliser le projet de règlement.

Train à grande fréquence de VIA Rail

En juin 2019, le gouvernement a annoncé qu'il consacrerait 71,1 millions de dollars pour poursuivre l'évaluation de la proposition de train à grande fréquence de VIA Rail. En septembre, un bureau de projet conjoint a été créé par VIA Rail et la Banque canadienne d'infrastructure afin d'étudier plus en profondeur la proposition de VIA Rail concernant les voies réservées et les trains à grande fréquence dans le corridor Toronto-Québec. Le travail entrepris par le Bureau porte sur ce qui suit :

- Terminer les travaux juridiques et réglementaires liés à la sécurité et aux évaluations environnementales;
- Consulter les intervenants et les collectivités autochtones;
- Déterminer les terrains et l'acquisition des voies ferrées requis;
- Effectuer l'analyse technique, financière et commerciale nécessaire à la prise d'une décision d'investissement finale sur le train à grande fréquence dans le corridor.

Depuis sa création en 2019, le Bureau a considérablement fait progresser ses travaux dans ces domaines clés, et les résultats seront essentiels pour orienter la prise de décisions gouvernementales dans le futur à l'égard du train à grande fréquence. En décembre 2018, un contrat a été attribué pour la construction de nouveaux trains, dont la mise en service est prévue entre 2022 et 2024.

FAITS NOUVEAUX RENFORÇANT LA SÉCURITÉ

Initiatives en matière de sécurité ferroviaire

Au cours de l'année 2020, Transports Canada a continué à faire progresser un certain nombre d'initiatives visant à améliorer la sécurité des opérations ferroviaires, des employés et des Canadiens vivant à proximité des chemins de fer.

À la suite du déraillement survenu près de Guernsey, en Saskatchewan, Transports Canada a émis une série d'arrêtés ministériels visant à ralentir la vitesse des trains transportant de grandes quantités de marchandises dangereuses et a ordonné la révision du *Règlement relatif aux trains et aux itinéraires clés* et du *Règlement concernant la sécurité de la voie* afin d'améliorer l'entretien des voies et les procédures de sécurité.

Les exigences ont également été renforcées en ce qui concerne l'immobilisation des trains dans les pentes montagneuses grâce à l'ajout de la règle 66 au *Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada*.

Le 2 septembre 2020, le ministre des Transports a annoncé la publication de la version définitive du *Règlement sur les enregistreurs audio et vidéo de locomotive* dans la Partie II de la *Gazette du Canada,* qui précise les exigences techniques que doivent respecter les compagnies de chemin de fer pour installer ces appareils à bord de leurs locomotives d'ici le 2 septembre 2022. Les enregistreurs audio et vidéo de locomotive permettent aux enquêteurs d'avoir un aperçu de la séquence des événements qui ont conduit à un accident ferroviaire (comme les communications et les interventions de l'équipage).

La mise à jour des *Règles relatives aux périodes de service et de repos du personnel d'exploitation ferroviaire* a été publiée en novembre 2020. Cette mise à jour établit de nouvelles exigences pour s'attaquer au problème de la fatigue des exploitants ferroviaires en examinant notamment la durée de la période de service, les heures de travail totales, les périodes de repos, le temps d'absence du travail et l'élaboration de plans de gestion de la fatigue. Les *Règles relatives aux périodes de service et de repos du personnel d'exploitation ferroviaire* ont été élaborées par Transports Canada en consultation avec l'industrie et reflètent l'évolution des connaissances scientifiques sur la fatigue et son incidence sur la sécurité ferroviaire.

Le Ministère a également poursuivi son travail avec les provinces pour renouveler et mettre à jour les accords visant à fournir des services d'inspection aux chemins de fer réglementés par les provinces. À la fin de 2020, des accords renouvelés avaient été signés avec le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse, le Manitoba, Terre-Neuve-et-Labrador et le Québec.

Dans le budget de 2019, on prévoit un montant de 85 millions de dollars sur quatre ans pour le Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire afin de faire ce qui suit :

- Allonger la liste des bénéficiaires admissibles et élargir la portée des projets qui peuvent être financés pour améliorer la sécurité ferroviaire;
- Financer des améliorations de la sécurité ferroviaire qui appuient les mesures visant à améliorer la sécurité publique touchant les propriétés ferroviaires et les lignes de chemin de fer (sous réglementation fédérale et provinciale);
- Lancer une campagne nationale de sensibilisation et d'éducation du public en vue de réduire les collisions aux passages à niveau et les incidents liés à l'intrusion sur les propriétés ferroviaires;

Projet de règlement sur la sûreté du transport ferroviaire de voyageurs

Afin de renforcer le niveau de sûreté du Canada en matière de transport ferroviaire de passagers, Transports Canada a élaboré le *Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire de voyageurs* en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. Ce Règlement, élaboré en consultation avec l'industrie ferroviaire et son association, a été conçu à l'aide d'une approche fondée sur la gestion qui exige que les compagnies de chemin de fer hôtes et de voyageurs s'engagent de manière proactive dans des processus de planification de la sûreté et gèrent les risques liés à la sûreté. En outre, le Règlement a été conçu pour offrir aux compagnies réglementées la souplesse nécessaire pour adopter des pratiques et des mesures de sûreté adaptées à leurs activités et proportionnelles à leurs risques en matière de sûreté. Le Règlement a été enregistré le 6 octobre 2020.

Le Ministère adopte une approche progressive pour donner aux compagnies de chemin de fer le temps de mettre en œuvre la réglementation.

Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses

Afin d'améliorer la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses par voie ferroviaire au Canada, Transports Canada a introduit le *Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses*. La version définitive du Règlement a été publiée dans la Partie II de la *Gazette du Canada* le 15 mai 2019. Transports Canada a adopté une stratégie de mise en œuvre progressive, et toutes les exigences réglementaires sont en vigueur depuis le 15 mai 2019.

Ce Règlement s'applique aux transporteurs ferroviaires et aux chargeurs ferroviaires qui manutentionnent, présentent pour le transport ou transportent des marchandises dangereuses dans un véhicule ferroviaire et exige des transporteurs ferroviaires et des chargeurs ferroviaires qu'ils participent de manière proactive aux processus de planification de la sûreté et qu'ils gèrent les risques en matière de sûreté.

Transports Canada a élaboré le Programme de surveillance de la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses pour ce nouveau Règlement. Le nouveau programme de surveillance a été mis en œuvre au début du nouvel exercice financier, soit le 1er avril 2020.

Un élément clé du nouveau programme de réglementation est l'obligation pour les transporteurs ferroviaires et les chargeurs ferroviaires d'élaborer et de mettre en œuvre un plan de sûreté, comme le prévoit l'annexe 1. Entre le 1er avril 2020 et le 31 décembre 2020, le groupe de surveillance de la sûreté du transport terrestre et intermodal a examiné 96 plans de sûreté de transporteurs et de chargeurs ferroviaires. La portée du programme de surveillance continuera à prendre de l'ampleur pour tenir compte d'autres types d'inspection, en particulier des activités supplémentaires d'inspection de surveillance sur place, tout au long de 2021.

Pour en savoir plus sur le transport ferroviaire de marchandises dangereuses, consultez ce rapport

FAITS NOUVEAUX AMÉLIORANT LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Le transport ferroviaire contribue à l'efficacité du réseau de transport du Canada en réduisant les embouteillages et l'usure des routes et des autoroutes. Un train de marchandises de 100 wagons transportant 10 000 tonnes de marchandises peut remplacer 300 camions.[9] Les chemins de fer peuvent également jouer un rôle important dans la réalisation de l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre fixé par le gouvernement pour 2030.

Dans le cadre d'une série de protocoles d'entente conclus avec l'Association des chemins de fer du Canada, Transports Canada collabore avec l'industrie ferroviaire pour réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Au cours de la période du protocole d'entente de 2011 à 2017, l'intensité des émissions de gaz à effet de serre (kg de dioxyde de carbone par 1 000 tonnes-kilomètres payantes) provenant du transport de marchandises de catégorie 1 et du transport interurbain de passagers a diminué de 17 % et de 20 % respectivement, par rapport à l'année de référence de 2010. Ces réductions ont eu lieu malgré une augmentation du trafic de marchandises (360 à 430 milliards de tonnes-kilomètres payantes) et du nombre de passagers interurbains (4,46 à 4,65 millions). Au cours de la même période, l'intensité des émissions de gaz à effet de serre des compagnies régionales et d'intérêt local a diminué de 3,6 %, manquant de peu l'objectif de 2017 (0,7 %).

Le 20 mars 2019, l'Association des chemins de fer du Canada et Transports Canada ont signé un protocole d'entente renouvelé pour couvrir la période de 2018 à 2022. Ce protocole d'entente garantit que les niveaux d'intensité des émissions continueront à être suivis par le biais de rapports annuels. Il fixe de nouveaux objectifs de réduction de l'intensité des émissions de gaz à effet de serre pour la période qu'il vise, notamment une réduction de 6 % pour les marchandises de catégorie 1 et le transport interurbain de passagers, et une réduction de 3 % pour les compagnies régionales et d'intérêt local. Le protocole d'entente préconise également l'élaboration d'un document sur la voie à suivre pour harmoniser les efforts du gouvernement avec ceux de l'industrie en vue de réduire les émissions produites par le secteur ferroviaire.

COVID-19 ET LA SURVEILLANCE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT TERRESTRE ET INTERMODAL

En période d'assouplissement des restrictions, des inspections sur place des sites et des installations ferroviaires, ainsi que des inspections aux installations des ponts et tunnels internationaux ont été menées à bien. La combinaison de ces approches a permis de trouver un équilibre entre les exigences de surveillance de la sûreté des installations ferroviaires et des ponts et tunnels internationaux du Canada et la sécurité du personnel de l'industrie et des inspecteurs travaillant sur le terrain. Par conséquent, le programme de surveillance du groupe a atteint un taux d'achèvement de 80 % malgré les répercussions de la COVID-19.

TRANSPORT MARITIME

FAITS SAILLANTS

- Transports Canada a abrogé neuf règlements en vigueur relatifs à la sécurité de la navigation et aux radiocommunications et les a regroupés en un nouveau règlement, *le Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation*.
- L'outil de validation des documents électroniques maritimes a été lancé. Cet outil fournit une nouvelle méthode en ligne pour vérifier la validité des documents électroniques délivrés aux installations, ports ou navires canadiens.
- Pour une quatrième année, Transports Canada a mis en œuvre des mesures de gestion du trafic maritime dans le golfe du Saint-Laurent afin de réduire le risque d'abordage entre les navires et les baleines noires de l'Atlantique Nord.

FAITS NOUVEAUX AMÉLIORANT L'EFFICACITÉ ET LA COMPÉTITIVITÉ

Examen de la modernisation des ports

Transports Canada a continué de faire progresser l'examen de la modernisation des ports, qui a été lancé au printemps 2018 dans le but de renforcer le réseau portuaire du Canada et d'améliorer l'efficacité des administrations portuaires canadiennes en tant que portes d'entrée clés et de soutenir la croissance économique.

À l'automne 2020, Transports Canada a publié un rapport *« Ce que nous avons entendu »* qui résume les commentaires recueillis au cours du processus de mobilisation de l'examen. Transports Canada a mené des recherches et des analyses détaillées, et intègre les incidences émergentes sur l'économie et la chaîne d'approvisionnement canadiennes, comme celles liées à la COVID-19. Une fois achevé, l'examen permettra de mettre à jour les structures de gouvernance qui favorisent les investissements dans les ports.

En outre, Transports Canada a poursuivi son examen de la Voie maritime du Saint-Laurent, annoncé pour la première fois en 2017. Cet examen a porté sur la compétitivité et la durabilité de la Voie maritime, sa structure de gestion et les possibilités de développement futur. Un rapport *« Ce que nous avons entendu »* a été publié en octobre 2020. Il résume les commentaires recueillis au cours du processus d'examen. Les conclusions de l'examen permettront de s'assurer que la Voie maritime continue d'être positionnée comme un corridor de transport essentiel pour l'Amérique du Nord.

Responsabilité maritime

En réponse à une recommandation formulée par la Régie de l'énergie du Canada dans son rapport de révision du Projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain, en 2020, Transports Canada a mobilisé les collectivités et non autochtones partout au Canada pour comprendre les répercussions non économiques des déversements de pétrole à l'échelle communautaire. La mobilisation s'est poursuivie jusqu'au 31 mars 2021. Le Ministère a envoyé des trousses d'information à plus de 280 collectivités autochtones, plus de 65 organisations autochtones et plus de 190 communautés, municipalités et organisations non autochtones afin de faciliter leur participation à l'examen, et a également participé à une quarantaine de séances de mobilisation auprès de collectivités de l'ensemble du Canada.

De plus, en 2020, Transports Canada a consulté des intervenants des secteurs du droit maritime, de l'assurance et du transport maritime concernant les moyens de clarifier et de moderniser les règles de responsabilité juridique qui régissent le transport maritime de marchandises. L'objectif est de faire en sorte que le Canada soit cohérent avec ses principaux partenaires commerciaux et suive les méthodes de travail de plus en plus numériques. Dans le cadre de ces consultations, l'article 45 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, qui aurait donné force de loi aux Règles de Hambourg et n'est jamais entré en vigueur, a été abrogé dans le cadre du processus annuel de la *Loi sur l'abrogation des lois*. Cet examen se poursuivra en 2021.

FAITS NOUVEAUX RENFORÇANT LA SÉCURITÉ ET LA SÛRETÉ

Règlement sur la sécurité de la navigation

Afin de favoriser l'amélioration de la sécurité maritime, Transports Canada a publié le 17 avril 2019 le Règlement modifiant le *Règlement sur la sécurité de la navigation* afin de démontrer son engagement à améliorer la sécurité maritime. L'objectif de cette initiative réglementaire était de modifier le *Règlement sur la sécurité de la navigation* de Transports Canada afin d'élargir les exigences de transport du système d'identification automatique à une plus grande catégorie de navires à passagers dans le but d'améliorer la sécurité maritime et de soutenir la protection et le rétablissement des épaulards résidents du Sud. Les autres navires qui n'étaient pas munis d'un système d'identification automatique en vertu du *Règlement sur la sécurité de la navigation* doivent avoir à leur bord un tel système à partir du 26 avril 2021 à la suite de la récente publication du *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation.*

Une autre initiative réglementaire visant à améliorer davantage la sécurité maritime, plus précisément de promouvoir les moyens d'éviter les abordages et les efforts de recherche et de sauvetage, est l'initiative du *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation* qui a été publié dans la partie II de la *Gazette du Canada* le 28 octobre 2020. Ce Règlement a été créé à la suite de l'abrogation de neuf règlements existants relatifs à la sécurité de la navigation et aux radiocommunications. Ces derniers ont été regroupés pour former un nouveau règlement, soit le *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation.* La plupart des exigences relatives à la sécurité de la navigation du *Règlement sur les apparaux de gouverne* ont également été transférées dans le nouveau règlement.

Parallèlement à cette consolidation, le nouveau règlement permet de faire ce qui suit :

- Élargir les exigences en matière de transport des alertes et des appareils de communication en cas de détresse;
- Élargir les exigences de transport pour les équipements conçus pour améliorer la connaissance de la situation des exploitants de navires;
- Incorporer par renvoi les chapitres IV et V de la *Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer* (SOLAS);
- Assurer la conformité du régime réglementaire à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*;
- Donner suite aux recommandations formulées par le Bureau de la sécurité des transports, le commandant en chef de l'incident maritime *Leviathan II* et le vérificateur général;
- Répondre aux préoccupations soulevées par le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation concernant le *Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques (1995)*.

Règlement sur les certificats de sécurité des bâtiments

Transports Canada aborde diverses questions en remplaçant le *Règlement sur les certificats de bâtiment* par le *Règlement sur les certificats de sécurité des bâtiments*. Le nouveau règlement est harmonisé avec les changements législatifs apportés lorsque la *Loi 2001 sur la marine marchande du Canada* a remplacé l'ancienne *Loi sur la marine marchande du Canada*, et met en œuvre diverses pratiques qui avaient été adoptées par l'industrie avant l'introduction du nouveau règlement.

Ce projet de réglementation s'inscrit également dans les priorités de Transports Canada visant à moderniser les lois et les règlements relatifs au secteur des transports ainsi que le régime d'inspection canadien. Le nouveau règlement permet de clarifier et de mettre à jour les certificats de sécurité des bâtiments existants, les détails des exigences d'inspection et les définitions de la classification des voyages. Il prévoit également la mise à jour des annexes relatives aux eaux abritées. En outre, des modifications corrélatives seraient apportées dans le but d'accroître la souplesse, l'harmonisation et la simplicité du texte réglementaire pour les intervenants et le gouvernement.

Loi sur le pilotage

Depuis juin 2019, Transports Canada s'emploie à mettre en œuvre les dispositions modifiées de la *Loi sur le pilotage*, dont l'entrée en vigueur se fait en quatre étapes. La première série de dispositions est entrée en vigueur en août 2019, la deuxième en mars 2020 et la troisième en juin 2020. Transports Canada continue de travailler avec les administrations de pilotage et les utilisateurs du système pour élaborer le nouveau cadre réglementaire en matière de pilotage, lequel devrait être en place au début de 2022.

Réglementation relative au système de gestion de la sécurité maritime

Un autre effort pour améliorer la sécurité maritime est démontré par les modifications proposées au *Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments* pour le secteur maritime.

Les objectifs de cette initiative réglementaire proposée sont les suivants :

- Réduire le nombre d'événements maritimes liés à l'exploitation de la flotte intérieure canadienne, ce qui limiterait les répercussions de ces accidents, notamment des décès et des blessures, de la pollution marine, des coûts de réparation, des temps d'arrêt, des pertes financières commerciales et des conséquences graves pour la santé et le bien-être des gens de mer;
- Améliorer la cohérence dans les eaux canadiennes entre les navires exploités en vertu des conventions internationales et ceux exploités en vertu des exigences nationales. L'imposition de l'obligation de disposer d'un système de gestion de la sécurité à la grande majorité des bâtiments faisant partie de la flotte canadienne permettra d'éliminer les incohérences, ce qui fera en sorte que la majorité des bâtiments exploités dans les eaux canadiennes seront soumis à des exigences similaires en matière de procédures et de pratiques de sécurité, et ce qui contribuera à réduire les événements et leurs conséquences;
- Créer une culture de sécurité au sein de l'industrie maritime en exigeant qu'une entreprise examine les risques liés à ses activités, les analyse, élabore des mesures d'atténuation et mette ces dernières en place au moyen de procédures, y compris la vérification et l'amélioration continue;
- Enfin, ce règlement contribuera au mandat de Transports Canada, qui consiste à rendre le réseau de transport canadien sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement.

Initiative de modernisation – Outil de validation des documents électroniques maritimes

En 2020, Transports Canada a lancé l'outil de validation des documents électroniques maritimes. Cet outil fournit une nouvelle méthode en ligne pour vérifier la validité des documents électroniques délivrés aux navires, ports ou installations canadiens par la Direction générale de la sécurité et de la sûreté maritimes de Transports Canada.

Conseil du bien-être des gens de mer

En novembre 2020, le Conseil national du bien-être des gens de mer a été créé en partenariat avec les intervenants de l'industrie maritime canadienne et les organisations de gens de mer afin de faciliter et de soutenir le bien-être approprié des gens de mer, tant au pays qu'à l'étranger. Le conseil est composé d'armateurs, de représentants du bien-être des marins et des syndicats, de représentants des ports et de représentants des gouvernements.

Mobilisation des Canadiens

Transports Canada continue d'améliorer le système de sécurité et de sûreté maritimes du Canada en collaborant avec des gens et des organismes et en tenant compte des commentaires reçus de manière continue par le biais de la page Web Parlons transport - Consultations sur la sécurité et la sûreté maritimes.

Faits nouveaux relatifs au Programme de protection de la navigation

En août 2019, les modifications apportées à la *Loi sur la protection de la navigation* sont entrées en vigueur, ce qui a permis de rétablir les protections perdues pour les eaux navigables, d'intégrer des mesures de protection modernes et de modifier le titre de la loi à *Loi sur les eaux navigables canadiennes*.

La *Loi sur les eaux navigables canadiennes* aide le gouvernement du Canada à mieux protéger le droit du public de naviguer dans les eaux navigables du Canada, de rétablir la confiance du public tout en offrant des avantages partagés aux Canadiens, aux peuples autochtones et aux entreprises. L'un des objectifs clés de la *Loi sur la protection de la navigation* est de réglementer les ouvrages qui risquent de gêner la navigation dans les eaux navigables. Un « ouvrage » est défini comme tout dispositif, structure ou chose — temporaire ou permanent — d'origine humaine et construit ou mis en place dans des voies navigables au Canada ou sur, sous, au-dessus ou à travers celles-ci. Il peut s'agir de petits ouvrages comme des quais ou de grands ouvrages comme des barrages.

Après l'entrée en vigueur de la *Loi sur les eaux navigables canadiennes*, Transports Canada a effectué les activités suivantes :

- Publier l'*Arrêté visant les ouvrages majeurs* de Transports Canada qui désigne les types d'ouvrages susceptibles de gêner considérablement la navigation et pour lesquels les propriétaires doivent présenter une demande d'approbation pour toute eau navigable;
- Publier l'*Arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur les eaux navigables canadiennes* de Transports Canada qui a permis d'ajouter 25 eaux navigables à l'annexe de la Loi, y compris les rivières patrimoniales et les rivières sauvages non aménagées admissibles;
- Créer un nouvel outil appelé Recherche de projet en commun, un registre où la population canadienne peut effectuer des recherches sur des ouvrages passés, actuels et proposés sur les eaux navigables dans leurs collectivités;
- Publier un nouvel outil d'examen des projets permettant aux propriétaires d'ouvrages de comprendre leurs obligations en vertu de la Loi, et un site de soumission en ligne permettant aux propriétaires de soumettre des demandes d'approbation.

En 2019, le Programme de protection de la navigation de Transports Canada a traité 1 798 demandes d'approbation, effectué 1 119 vérifications de conformité et pris 131 mesures d'application de la loi en vertu de la Loi.

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

FAITS NOUVEAUX AMÉLIORANT LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Réduction des émissions de soufre

Depuis le 1er janvier 2015, les navires se trouvant dans les eaux canadiennes et dans la zone de contrôle des émissions de l'Amérique du Nord doivent utiliser un carburant contenant au maximum 0,1 % de soufre, ou une technologie produisant des émissions de soufre équivalentes, afin de réduire les polluants atmosphériques (par exemple, systèmes d'épuration des gaz d'échappement). Les progrès ont continué d'être enregistrés dans le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent en vertu du régime réglementaire sur les émissions moyennes visant à réduire les émissions de soufre des navires utilisés pour le transport intérieur. Le programme du régime réglementaire sur les émissions moyennes a pris fin le 31 décembre 2020.

Règlement sur l'eau de ballast

L'eau de ballast joue un rôle important dans la sécurité et la stabilité des bâtiments, mais elle peut également introduire des espèces aquatiques envahissantes (par exemple, les moules zébrées) dans les eaux réceptrices. En 2010, le Canada a adhéré à la *Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires*.

En 2019, une nouvelle réglementation sur l'eau de ballast a été publiée dans la *Gazette du Canada* aux fins de commentaires de la part du public. Ce règlement, qui vise à donner effet aux obligations du Canada en vertu de la Convention et à protéger davantage les eaux canadiennes contre l'introduction et la propagation d'espèces aquatiques envahissantes et d'agents pathogènes, s'appliquerait aux bâtiments canadiens et aux bâtiments se trouvant dans les eaux de compétence canadienne.

Les bâtiments visés par le Règlement devront se conformer à un certain nombre de nouvelles dispositions, notamment une norme de performance qui limitera la concentration des organismes rejetés, et l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de gestion de l'eau de ballast. En 2020, le Ministère a continué à évaluer les contributions reçues dans le cadre du processus de consultation publique et a soumis des commentaires publics à l'Agence américaine de protection de l'environnement et à la Commission maritime fédérale concernant la compatibilité réglementaire sur les Grands Lacs.

Règlement sur l'intervention environnementale

Par ailleurs, Transports Canada a publié le *Règlement sur l'intervention environnementale* dans la Partie II de la *Gazette du Canada* le 10 juillet 2019. Ce Règlement a été élaboré afin d'inclure des mesures supplémentaires pour les installations de manutention d'hydrocarbures prescrites. L'objectif est d'améliorer l'efficacité du Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures pour les bâtiments prescrits et les installations de manutention d'hydrocarbures lors du transfert d'hydrocarbures vers et depuis les bâtiments. L'amélioration des activités de prévention et de planification par les installations de manutention d'hydrocarbures, en conjonction avec une conformité et une application accrues de la part de Transports Canada, assure un état de préparation.

Les améliorations apportées par le Régime permettront de mieux préparer les installations de manutention d'hydrocarbures des catégories visées par la réglementation en cas d'incident de déversement d'hydrocarbures grâce à de nouvelles exigences en matière de plan de protection des océans, qui atténueront les risques de pollution des rivages et des zones sensibles, ce qui est fondamental pour les collectivités autochtones et côtières locales.

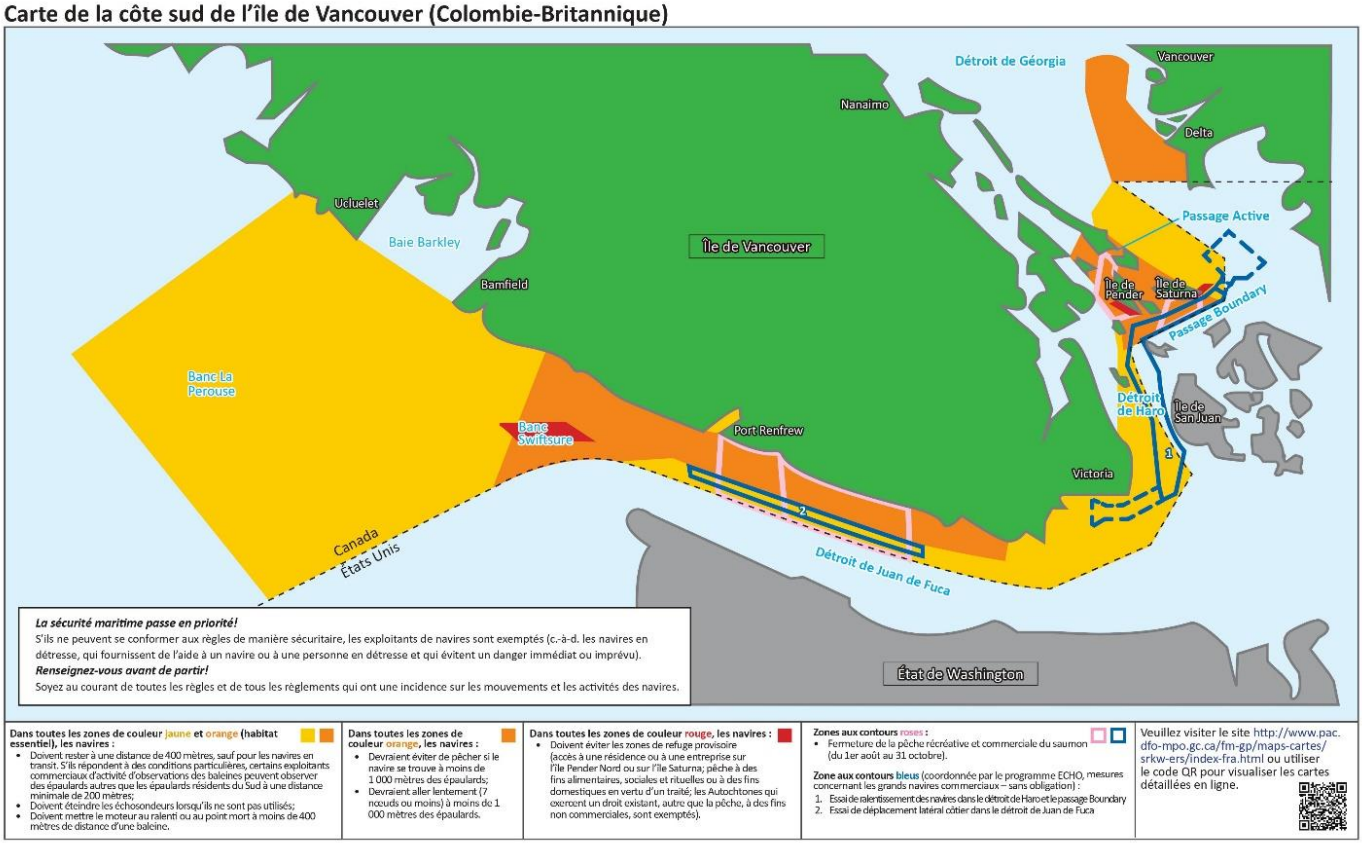
FAITS NOUVEAUX RELATIFS AU RÉTABLISSEMENT DES POPULATIONS DE BALEINES DU CANADA

Épaulards résidents du Sud

Dans le cadre de l'adaptation des mesures saisonnières introduites en 2019, Transports Canada a mis en œuvre une série de mesures de gestion améliorées pour réduire les répercussions des perturbations acoustiques et physiques des bâtiments sur les épaulards résidents du Sud en délivrant d'un arrêté d'urgence en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Ces mesures comprennent (voir la carte ci-dessous) :

- La mise en place de trois zones de refuge provisoires du 1er juin au 30 novembre; les bâtiments n'ont pas le droit de pénétrer dans les zones désignées du banc Swiftsure et au large des îles Pender et Saturna, lesquelles sont répertoriées comme importantes pour les épaulards résidents du Sud;
- La mise en place d'une distance d'approche de 400 mètres obligatoire pour protéger tous les épaulards dans l'habitat critique des épaulards résidents du Sud toute l'année. Les sociétés d'observation des baleines et d'écotourisme qui ont conclu un accord d'observation durable des baleines ont été autorisées par le ministre des Transports à observer les épaulards non résidents du Sud à une distance maximale de 200 mètres, et ont accepté de ne pas proposer ou promouvoir des excursions d'observation des épaulards résidents du Sud.

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



En plus de ces mesures obligatoires, des mesures volontaires visant à protéger les épaulards résidents du Sud ont été mises en œuvre, notamment une zone de ralentissement de sept nœuds à moins d'un kilomètre des épaulards résidents du Sud, l'extinction des échosondeurs lorsqu'ils ne sont pas utilisés et la mise au ralenti des moteurs à moins de 400 mètres d'un épaulard. Transports Canada a sensibilisé le public aux risques pour les épaulards résidants du Sud et aux meilleures pratiques à adopter lorsque l'on navigue à proximité de baleines, grâce à un marketing dans les médias sociaux, à des partenariats avec des organismes de sensibilisation et d'éducation et à d'autres activités de mobilisation du public.

Transports Canada continue également de s'associer au programme ECHO de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser afin de déterminer et de mettre en œuvre des mesures visant à réduire le bruit sous-marin causé par le trafic des grands navires commerciaux. Les ralentissements volontaires des navires commerciaux, mis en œuvre pour la première fois en 2017, concernent désormais le détroit de Haro et le passage Boundary et, nouveauté en 2020, un ralentissement expérimental au banc Swiftsure. Le déplacement latéral volontaire du trafic maritime côtier dans le détroit de Juan de Fuca a été mis en œuvre pour une deuxième année afin d'éloigner le trafic des principales zones de recherche de nourriture.

Transports Canada et Pêches et Océans Canada ont poursuivi la mise en œuvre d'un accord de conservation en vertu de la *Loi sur les espèces en péril* avec les divers partenaires industriels participant au programme ECHO. La participation des partenaires industriels a continué à augmenter et le programme ECHO a fait progresser la recherche, l'élaboration et la surveillance des mesures visant à réduire la contribution des grands navires commerciaux à la menace de perturbation acoustique et physique des épaulards résidents du Sud. Des 36 mesures et sous-mesures décrites dans l'accord :

- 26 mesures (81 %) ont été complétées;
- le travail sur cinq mesures (18 %) se poursuit à l'année 2;
- une mesure (3 %) est en cours pendant toute la durée de l'accord.

En 2020, Transports Canada a jeté les bases du lancement d'un groupe de travail national chargé d'examiner la question des objectifs de réduction du bruit des navires sous-marins. Des experts en la matière et des intervenants du secteur maritime de tout le Canada, ainsi que de la communauté internationale, conseilleront le gouvernement du Canada sur un objectif réalisable de réduction du bruit à la source pour une série de classes de navires.

Dans le cadre de l'engagement du gouvernement du Canada à s'attaquer au bruit des navires sous-marins et à protéger l'environnement marin, l'Initiative pour des navires silencieux continue de développer des preuves scientifiques sur les approches les plus efficaces pour rendre les navires silencieux dans le cadre d'une solution à long terme au bruit rayonné sous-marin.

L'Initiative pour des navires silencieux permet à Transports Canada de combler les lacunes dans les connaissances en matière de bruit sous-marin en finançant l'évaluation des technologies, des conceptions de navires, des modifications et des pratiques opérationnelles les plus prometteuses afin de tester des navires « silencieux ». Les résultats générés par l'Initiative pour des navires silencieux appuieront les efforts du Canada pour influencer l'élaboration de normes internationales de conception de navires silencieux par l'intermédiaire de l'Organisation maritime internationale.

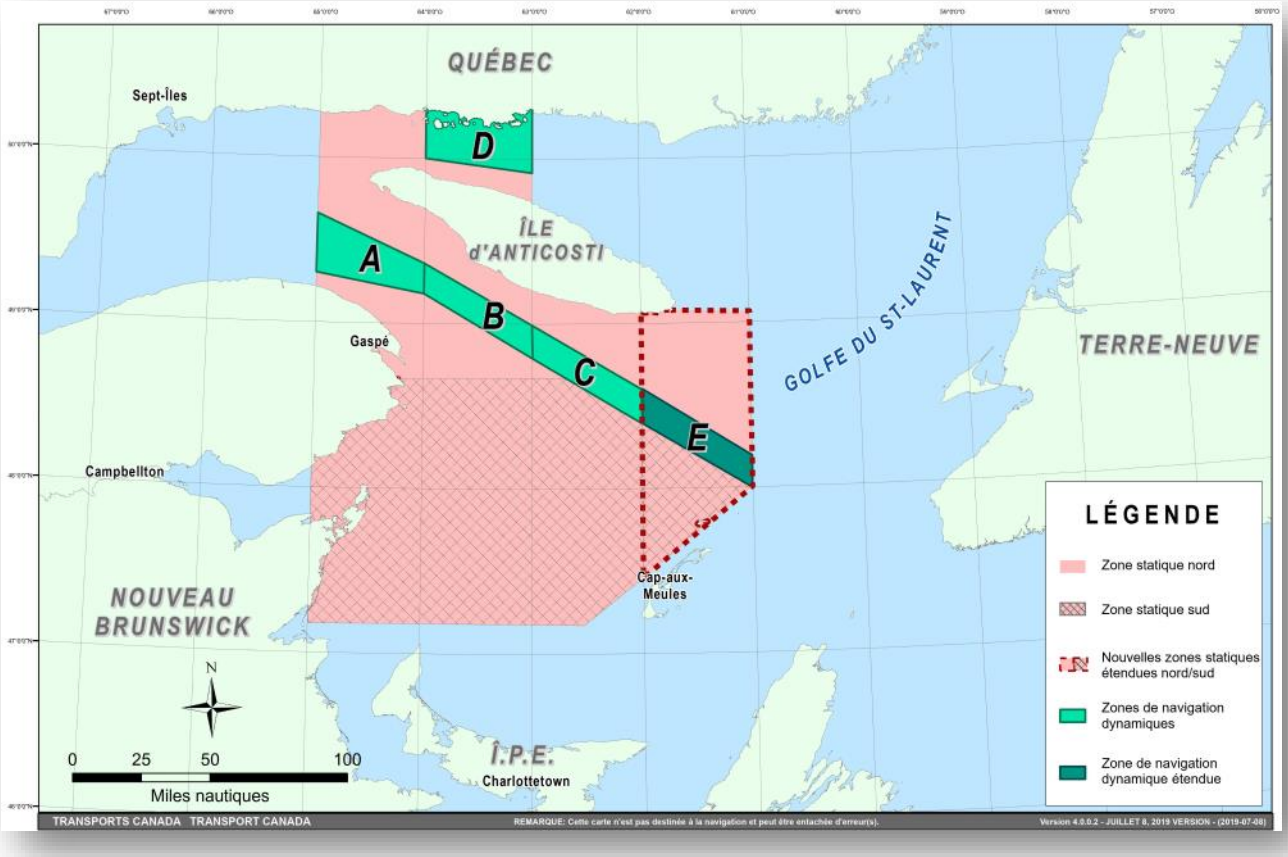
À l'échelle mondiale, le Canada joue un rôle de premier plan dans le dossier du bruit sous-marin causé par la navigation en menant des efforts en ce sens auprès de l'Organisation maritime internationale, notamment en accueillant des ateliers et en participant à des conférences internationales. Un atelier sur les politiques organisé à Vancouver en novembre 2019 a permis de soumettre une nouvelle proposition de résultats de travail au Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale.

La nouvelle proposition de résultats de travail, coparrainée par l'Australie et les États-Unis, devrait être examinée lors de la réunion du printemps 2021 du comité. La proposition demande au comité d'examiner les directives existantes de l'Organisation maritime internationale sur le bruit sous-marin et de proposer les prochaines étapes pour améliorer les mesures visant à réduire le bruit sous-marin de la navigation. Le Canada dirige et participe également à divers projets de recherche internationaux axés sur les technologies des navires silencieux, la compréhension des obstacles à la mise en œuvre des mesures et l'impact du bruit sous-marin dans l'Arctique.

Baleines noires de l'Atlantique Nord

Pour une quatrième année consécutive, Transports Canada a mis en place des mesures de gestion du trafic maritime dans le golfe du Saint-Laurent, du 28 avril au 15 novembre, pour réduire le risque d'abordage entre les navires et les baleines noires de l'Atlantique Nord. Le Ministère a mis en place une limitation de vitesse pour les bâtiments de 13 mètres ou plus qui traversent une grande partie du golfe du Saint-Laurent. Pour réduire au minimum les répercussions sur l'industrie maritime, les bâtiments sont autorisés à naviguer à des vitesses opérationnelles sécuritaires dans les voies de navigation situées au nord et au sud de l'île d'Anticosti, si aucune baleine noire de l'Atlantique Nord n'a été repérée dans la zone en question. Voici d'autres mesures qui ont été prises par le ministère en 2020 :

- Un essai volontaire de ralentissement de la navigation dans le détroit de Cabot, au printemps et à l'automne, pendant les périodes où bon nombre de baleines noires de l'Atlantique Nord migrent vers ou depuis le golfe du Saint-Laurent;
- Une zone réglementée obligatoire pour protéger les nombreuses baleines noires de l'Atlantique Nord qui se rassemblent dans la vallée de Shédiac ou ses environs pendant l'été. Dans cette zone réglementée, la navigation a été interdite pour tous les bâtiments de 13 mètres ou plus, à quelques exceptions près.



Pour surveiller les baleines noires de l'Atlantique Nord, Transports Canada a également utilisé un drone et un planeur sous-marin acoustique pour soutenir les activités réalisées au moyen de l'aéronef du Programme national de surveillance aérienne. En 2020, 304,1 heures de vol ont été effectuées, au total, et le drone a effectué de 72 heures de vol pour assurer la surveillance des baleines noires de l'Atlantique Nord. Transports Canada a enregistré 8 784 déplacements de navires dans les zones de gestion du trafic maritime et émis uniquement quatre sanctions, ce qui représente un taux de conformité de plus de 99,9 %.

Les travaux en cours avec d'autres ministères, l'industrie, des organisations non gouvernementales, des universités, des groupes autochtones et des partenaires internationaux sont essentiels au succès continu des mesures prises dans le cadre de l'initiative sur les baleines.

La pandémie de COVID-19 et l'industrie maritime

Transports Canada a mis en place une série de mesures pour limiter le risque de propagation de la COVID-19 et faciliter la circulation des biens et des personnes, tout en assurant la sécurité dans le secteur maritime. Voici certaines de ces mesures :

- Prolonger l'interdiction de circulation d'embarcations de plaisance dans les eaux arctiques canadiennes et de navires de croisière dans toutes les eaux canadiennes jusqu'au 28 février 2022;
- Interdire aux bâtiments à passagers qui sont certifiés pour transporter plus de 12 personnes de réaliser des activités non essentielles, comme entrer dans les eaux côtières de l'Arctique, notamment au large du Nunatsiavut, du Nunavik et de la côte du Labrador, jusqu'au 28 février 2022;
- Exiger que les traversiers et les bâtiments à passagers qui mènent des activités essentielles suivent les directives et les protocoles des autorités locales de santé publique et mettent en place des mesures d'atténuation pour limiter la propagation de la COVID-19 et prévenir de futures éclosions;
- Exiger que les traversiers et les bâtiments à passagers qui mènent des activités essentielles réduisent leur capacité de transport de 50 % ou mettent en œuvre d'autres mesures de l'Agence de la santé publique du Canada pour prévenir la propagation de la COVID-19 parmi les passagers et les membres d'équipage;
- Prolonger la période de validité de certaines attestations d'employés du secteur maritime pour aider les travailleurs qui pourraient ne pas avoir été en mesure de respecter les exigences des processus de renouvellement ou de suivre une formation d'appoint compte tenu des mesures d'atténuation prises en raison de la pandémie de COVID-19;
- Publier un bulletin sur la sécurité des bâtiments pour fournir des directives au sujet de la mobilité des travailleurs asymptomatiques du secteur maritime pendant la pandémie de COVID-19 (p. ex., relève de l'équipage, congés à terre);
- Modifier la procédure d'inspection des bâtiments utilisés à des fins de transport intérieur afin de réduire le risque que les inspecteurs contractent la COVID-19. Effectuer des inspections à distance, dans la mesure du possible, pour prolonger la durée de validité des attestations ou les renouveler;
- Publier un avis de sûreté maritime pour fournir des instructions au sujet du signalement des voyageurs qui présentent des symptômes de la COVID-19 à bord d'un bâtiment;
- Au moyen des COSM, faciliter le signalement des voyageurs qui présentent des symptômes de la COVID-19 à bord d'un bâtiment;

- En collaboration avec les principaux partenaires de la sûreté maritime et les agents fédéraux de santé publique, rédiger un plan stratégique de sécurité maritime à l'échelle nationale et l'intégrer au plan d'ensemble du gouvernement du Canada;
- Organiser une série de consultations auprès des intervenants de l'industrie et des partenaires fédéraux pour informer l'industrie maritime des nouveaux problèmes en matière de santé publique qui ont une incidence sur le réseau de transport maritime. Diriger une équipe spéciale pour uniformiser les processus de signalement et d'intervention en cas d'incidents liés à la pandémie de COVID-19 à bord de bâtiments qui arrivent au Canada.

PLAN DE PROTECTION DES OCÉANS

Le gouvernement du Canada continue de mettre en œuvre des initiatives, dans le cadre du Plan national de protection des océans de 1,5 milliard de dollars, afin de protéger les côtes du Canada pour les générations futures, tout en développant l'économie. En partenariat avec les collectivités autochtones et côtières, cette initiative vise à mettre au point un système de sécurité maritime de calibre mondial qui répondra aux besoins uniques du Canada et qui renforcera notre capacité à prévenir et à améliorer les interventions en cas de pollution marine d'un océan à l'autre.

ÉTABLISSEMENT DE PARTENARIATS IMPORTANTS

Transports Canada a continué de collaborer avec les peuples autochtones, les collectivités côtières, les intervenants du milieu marin, ainsi que les provinces et les territoires. Même si nous avons tous dû relever des défis en milieu de travail en raison de la pandémie, Transports Canada a quand même mené des consultations à distance, dans la mesure du possible. En date de décembre 2020, plus de 1 450 séances de mobilisation avaient été données, y compris 1 075 séances auprès de groupes autochtones, depuis 2017.

Le Forum de dialogue dans le cadre du Plan de protection des océans de Transports Canada a été organisé en janvier 2020, à Vancouver. Au total, 200 personnes ont participé à ce septième forum de dialogue organisé depuis 2017. Une grande partie des participants ne provenaient pas du gouvernement fédéral, puisque 115 d'entre eux représentaient 85 organisations différentes. Ils travaillaient notamment pour des organisations non gouvernementales de l'environnement et des gouvernements locaux, ou encore dans l'industrie du transport maritime.

De plus, Transports Canada a fourni du financement pour aider des collectivités autochtones et locales au moyen de différents programmes, dont le Programme de partenariat et de mobilisation des collectivités autochtones et locales (activités à long terme) et le Programme de financement de la participation communautaire (activités à court terme).

Tout au long de l'année 2020, les responsables du Plan de protection des océans ont utilisé des plateformes virtuelles pour continuer à mener des consultations auprès de collectivités et d'organisations autochtones, ainsi que d'intervenants du secteur maritime. Les consultations virtuelles du Plan de protection des océans se sont avérées fructueuses, puisque nous avons été en mesure de répondre aux besoins des partenaires autochtones et d'autres intervenants, surtout dans les régions éloignées où les capacités et les mesures de soutien sont limitées, en mettant en place des processus de consultation souples, d'autant plus qu'un grand nombre de collectivités autochtones font face à des problèmes pressants en matière de santé publique en raison de la pandémie de COVID-19.

MEILLEURE CONNAISSANCE DE LA SITUATION MARITIME

Transports Canada a noué un partenariat avec 13 collectivités et organisations autochtones du Canada dans le cadre d'un projet pilote visant à mettre à l'essai un nouveau système Web convivial permettant de faciliter l'accès à divers renseignements maritimes, dont des renseignements précis sur le trafic maritime en temps quasi réel. Le Ministère s'emploie actuellement à élargir la base d'utilisateurs du système afin que d'autres partenaires maritimes (p. ex. organisations non gouvernementales, universités, organisations scientifiques, autres ministères) y aient accès pour répondre aux besoins en matière de connaissance de la situation maritime et de recueillir des commentaires sur les fonctionnalités du système.

Des contributions ont également été versées pour soutenir ce projet pilote avec les collectivités autochtones dans le cadre du Programme d'amélioration de la connaissance de la situation maritime.

INITIATIVE RELATIVE À L'ÉQUIPEMENT ET À LA FORMATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ MARITIME

L'Initiative relative à l'équipement et à la formation en matière de sécurité maritime fait partie de l'engagement du gouvernement du Canada à améliorer la sécurité des navires autochtones qui circulent le long des voies de navigation du projet d'agrandissement du réseau de l'oléoduc Trans Mountain en Colombie-Britannique. L'initiative tient compte des préoccupations soulevées en ce qui a trait à la sécurité des marins autochtones et à l'augmentation du nombre d'interactions avec de gros bâtiments, notamment lors de la réalisation d'activités traditionnelles (p. ex. pêche, récolte). Le programme prévoit du financement pour acheter de l'équipement et offrir de la formation à 29 collectivités autochtones admissibles, afin d'améliorer la sécurité des bâtiments et de favoriser une meilleure compréhension des notions liées à la sécurité nautique.

CORRIDORS DE NAVIGATION À FAIBLE IMPACT DANS LE NORD

Cette initiative vise à établir un cadre de gouvernance pour tenir compte des répercussions socio-économiques liées à la navigation dans l'Arctique, définir les zones prioritaires afin de réduire au minimum les effets potentiels sur la faune, et respecter les zones écologiquement et culturellement sensibles dans le Nord.

En 2019, Transports Canada et la Garde côtière canadienne ont terminé une première série de séances de consultation auprès des gouvernements territoriaux, provinciaux, inuits et autochtones, des organisations de revendication territoriale, de l'industrie, du milieu universitaire et des organisations non gouvernementales. L'objectif était de nouer des partenariats et d'entamer des discussions préliminaires sur la gouvernance et les zones géographiques prioritaires le long des voies de navigation.

Les activités de consultation de la phase II comprendront des discussions approfondies sur le cadre de gouvernance, et le Service hydrographique du Canada participera à des discussions ciblées sur les zones géographiques prioritaires. Ces séances de consultation faciliteront le processus d'élaboration des politiques.

INITIATIVE SUR LES ZONES DE MOUILLAGE

La gestion du trafic maritime et des zones de mouillage, plus précisément, vise à assurer la sécurité de la navigation commerciale, dans l'intérêt de la population canadienne, tout en réduisant au minimum les répercussions sur le milieu marin et les collectivités avoisinantes. L'initiative sur les zones de mouillage permet d'établir un cadre de gestion des zones de mouillage situées à l'extérieur des ports publics pour limiter leur utilisation et les déplacements des bâtiments commerciaux et garantir le respect d'un code de conduite officiel.

Le *Protocole provisoire quant au mouillage dans le sud de la Colombie-Britannique* a été mis en place en 2018 pour répondre aux préoccupations des intervenants. Il demeure en vigueur, alors que des travaux liés à ce dossier complexe se poursuivent. Ce protocole prévoit la mise en place de mesures volontaires en vue d'équilibrer l'utilisation des zones de mouillage situées à l'extérieur des ports et de minimiser les perturbations pour les résidents provoquées par la lumière et le bruit provenant des navires au mouillage. Les consultations menées auprès des peuples autochtones, des collectivités côtières et des intervenants du secteur maritime en lien *avec la gestion* des mouillages à l'extérieur des ports publics dans le sud de la Colombie-Britannique constituent un élément clé.

LOI SUR LE MORATOIRE RELATIF AUX PÉTROLIERS

La *Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers* de 2019 continue d'offrir une protection environnementale d'un niveau sans précédent pour la côte nord de la Colombie-Britannique. Elle interdit aux pétroliers transportant plus de 12 500 tonnes métriques de cargaisons de pétrole brut ou d'hydrocarbures persistants de s'arrêter et de charger ou de décharger leurs cargaisons dans les ports ou les installations maritimes qui se trouvent dans la zone visée par le moratoire. Cette zone est délimitée au nord par la frontière entre le Canada et les États-Unis, s'étend jusqu'au point situé en face de la pointe nord de l'île de Vancouver, dans la partie continentale de la Colombie-Britannique, et comprend notamment l'archipel Haida Gwaii.

EFFETS CUMULATIFS DU TRANSPORT MARITIME

Transports Canada a collaboré avec les nations autochtones pour cerner quatre éléments importants des évaluations des effets cumulatifs dans quatre sites pilotes de l'initiative d'évaluation des effets cumulatifs du transport maritime. Transports Canada a commencé à rédiger une ébauche du cadre national pour l'évaluation des effets cumulatifs, en collaboration avec des partenaires autochtones, des experts universitaires et d'autres intervenants.

Transports Canada a commencé à effectuer des évaluations des effets cumulatifs de la navigation maritime à l'échelle régionale dans six sites pilotes de l'ensemble du pays, en collaboration avec des peuples autochtones, des intervenants locaux et des collectivités côtières. Ces travaux permettront d'établir un cadre national pour l'évaluation des effets cumulatifs du transport maritime. Une ébauche de ce cadre a été publiée afin que le public soit en mesure de formuler des commentaires à l'automne 2020 et à l'hiver 2021. Au cours des trois premières années d'engagement, de nombreux renseignements ont été recueillis, notamment sur les activités des bâtiments et les facteurs de tension connexes.

GESTION PROACTIVE DES NAVIRES

Transports Canada a noué des partenariats avec un certain nombre de nations et d'organisations autochtones de la Colombie-Britannique et de l'Arctique pour lancer cinq projets pilotes dans le cadre de l'initiative de gestion proactive des navires. Grâce à ces projets, Transports Canada est en train d'élaborer des mesures volontaires pour résoudre les problèmes et les conflits liés au trafic maritime, en collaboration avec l'industrie maritime et d'autres intervenants. Les leçons tirées des projets pilotes nous aident à créer conjointement une ébauche de cadre national.

AMÉLIORATION DE LA PRÉVISION DES COURANTS DE DÉRIVE ET DE LA MODÉLISATION SUBLITTORALE

Le gouvernement du Canada s'emploie actuellement à élaborer et à peaufiner de nouveaux modèles hydrodynamiques à haute résolution afin de prédire de manière précise les caractéristiques océaniques (p. ex. courants de surface, niveau de l'eau, température et salinité) dans six ports très prioritaires. Grâce à ces modèles océaniques, le gouvernement du Canada pourra suivre adéquatement les déversements et prédire leur trajectoire afin de mieux protéger les collectivités côtières.

Le programme scientifique sur les déversements d'hydrocarbures de Ressources naturelles Canada nous a permis de mieux comprendre le devenir et le comportement des hydrocarbures, ainsi que les voies de dégradation naturelle, en mettant au point de nouvelles méthodes et en effectuant des essais en collaboration avec des partenaires nationaux et internationaux.

ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ ET INFRASTRUCTURES PORTUAIRES DE BASE POUR LES COLLECTIVITÉS NORDIQUES

Un financement d'au plus 94,3 millions de dollars sur cinq ans (de 2017-2018 à 2021-2022) est prévu dans le cadre de cette initiative pour améliorer la sécurité et l'efficacité des activités de réapprovisionnement dans les collectivités nordiques. Deux appels de propositions ont été lancés en 2018 et en 2020 dans le but de verser 91 millions de dollars pour réaliser des projets dans les Territoires du Nord-Ouest, au Nunavut, au Nunavik et au Nunatsiavut. Ces projets comprennent notamment l'installation d'entrepôts pour sécuriser le fret, de rampes de ravitaillement, de bornes d'amarrage et de nouvelles infrastructures pour améliorer les activités de réapprovisionnement en hydrocarbures.

PROGRAMME DE FORMATION DANS LE DOMAINE MARITIME

Le Programme de formation dans le domaine maritime est un programme de contributions qui vise à aider les groupes sous-représentés, comme les femmes, les résidents du Nord, les Inuits et les peuples autochtones, à avoir accès à de la formation dans le domaine maritime, en favorisant un accès accru aux programmes d'apprentissage traditionnel, d'apprentissage en ligne et d'apprentissage mixte, en plus d'améliorer l'infrastructure canadienne des écoles de formation maritime. Le financement favorise aussi la sensibilisation du public à la formation maritime et aux possibilités de carrière, en vue d'encourager les groupes sous-représentés à prendre part aux activités de l'industrie maritime. Les trois écoles financées au moyen du programme ont permis d'améliorer l'accessibilité et d'offrir une plus grande souplesse pour répondre aux besoins particuliers des apprenants :

- Améliorer la formation offerte;
- Proposer des formations communautaires;
- Mettre en place des programmes de formation maritime qui tiennent compte des connaissances traditionnelles et des besoins des collectivités côtières éloignées et isolées en matière d'apprentissage, et qui proposent du matériel pédagogique adapté à la culture;
- Créer des bourses d'études.

En raison de la pandémie de COVID-19, la formation du projet de la composante du Nord est suspendue depuis le début du mois de mars 2020. Pour les deux autres projets de la composante du Sud, Transports Canada a continué à offrir un certain nombre de cours en ligne, mais toutes les formations pratiques ont été reportées. Transports Canada a été en mesure de commencer à offrir de nouveau certaines formations pratiques à la fin de l'automne 2020, en réduisant la taille des classes. Transports Canada continue à surveiller la situation pour proposer des activités appropriées et assurer un financement adéquat.

PROGRAMME NATIONAL DE SURVEILLANCE AÉRIENNE

Dans le cadre du Programme national de surveillance aérienne, Transports Canada a effectué 305,3 heures de surveillance aérienne au-dessus des eaux territoriales canadiennes pour surveiller les activités de transport maritime dans l'Arctique du mois d'avril 2019 au mois de mars 2020. Des survols de 384 bâtiments ont été effectués et aucun déversement d'hydrocarbures provenant de navires n'a été observé dans cette région pendant cette période.

BÂTIMENTS PRÉOCCUPANTS

La préservation et le rétablissement des écosystèmes marins en prenant des mesures pour gérer les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux, sont des éléments clés du Plan de protection des océans. Ces mesures étaient notamment les suivantes :

- Améliorer les systèmes de permis d'embarcation de plaisance et d'enregistrement des navires afin de mieux identifier les propriétaires de navires;
- Évaluer les possibilités de créer un fonds d'assainissement à long terme financé par les propriétaires de navires;
- Élaborer un inventaire national des navires abandonnés ou naufragés et une méthode d'évaluation des risques pour classer ces navires par ordre de priorité en vue de leur enlèvement.
- Faciliter l'entrée en vigueur de la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux en juillet 2019. Depuis, plus de 275 bâtiments ont été traités au moyen des nouveaux pouvoirs en vertu de la Loi;
- Soutenir les collectivités dans l'enlèvement des petits bâtiments abandonnés ou d'épaves hautement prioritaires par l'entremise du Programme d'élimination des épaves et des navires abandonnés de Ports pour petits bateaux du ministère des Pêches et des Océans et du Programme des bateaux abandonnés de Transports Canada. À ce jour, plus de 200 bâtiments ont été traités dans le cadre de ces deux programmes.

Ensemble, ces mesures contribuent à rétablir les habitats et les écosystèmes marins dans des zones stratégiques clés. Dans le cadre du Plan de protection des océans, en partenariat avec le ministère des Pêches et des Océans et la Garde côtière canadienne, l'objectif fédéral consistant à traiter au moins 275 bâtiments abandonnés et épaves d'ici le 31 mars 2022 a été atteint, soit deux ans plus tôt que prévu.

UNE REPRÉSENTATION INTERNATIONALE ACCRUE

Le Canada a continué de renforcer sa capacité de demeurer à l'affût des enjeux maritimes liés à la sécurité, à la sûreté et à l'environnement maritimes, d'influencer ces enjeux et d'être un chef de file international à la suite de la création d'une mission canadienne permanente à l'Organisation maritime internationale en 2017. Les initiatives connexes en 2020 comprennent le financement continu de la chaire canadienne à l'Université maritime mondiale afin de promouvoir et de faire progresser la protection du milieu marin à l'échelle internationale et le programme pour les océans et les côtes du Canada, ainsi que la participation accrue des groupes autochtones à l'Organisation maritime internationale.

MOBILISATION DES CANADIENS

Transports Canada continue de sensibiliser les gens au Plan de protection des océans et à la sécurité maritime, notamment en sollicitant et en recevant les commentaires des Canadiens par le biais du portail Parlons Plan de protection des océans.

TRANSPORT AÉRIEN

FAITS SAILLANTS

- Le gouvernement a annoncé un total de 129,9 millions de dollars pour aider le système de soins de santé à combattre la COVID-19, y compris jusqu'à 17,3 millions de dollars pour maintenir les services aériens permettant le transport de biens et de services essentiels vers les communautés éloignées et accessibles par avion dans les Territoires.
- Les modifications apportées à la *Loi sur les voyages aériens sécuritaires* et au *Règlement sur les voyages aériens sécuritaires* sont entrées en vigueur et les passagers sont désormais évalués par le gouvernement du Canada jusqu'à 72 heures avant le départ de leur vol. Cela permet d'avoir un processus de dépistage plus normalisé, équitable et efficace.
- Pour entamer l'élaboration de la réglementation relative à l'utilisation de drones à faible risque au-delà de la visibilité directe, Transports Canada a publié un avis de proposition de modification le 23 avril 2020. Cela permet l'utilisation courante et à moindre risque de drones au-delà de la visibilité directe au Canada sans avoir besoin d'un certificat d'opérations aériennes spéciales, et élargit le cadre de la Partie IX existante sur la visibilité directe.

ÉLABORATION IMPORTANTE DE LA LÉGISLATION, DES RÈGLEMENTS ET DES PROGRAMMES

En 2020, la pandémie a entraîné une contraction systémique des services aériens en raison de l'effondrement de la demande des utilisateurs. Cet effondrement a eu des ramifications qui se sont répercutées en cascade sur l'ensemble de la chaîne logistique du transport aérien, créant une situation sans précédent. Les transporteurs aériens ont réduit la taille et l'étendue de leurs réseaux; les administrations aéroportuaires, qui fonctionnent sans but lucratif et selon le principe de l'utilisateur-payeur, ont cherché à obtenir un allégement de leur dette; et NAV CANADA, qui fonctionne également sans but lucratif, a dû augmenter ses redevances.

Depuis le début de la pandémie, le gouvernement du Canada a mis en place un certain nombre de mesures de soutien financier, comme la Subvention salariale d'urgence du Canada (SSUC), le Programme de crédit aux entreprises et le mécanisme de crédit d'urgence pour les grands employeurs (CUGE), afin d'aider tous les secteurs de l'économie.

La pandémie a créé des défis particuliers pour les communautés nordiques et éloignées, étant donné qu'elles dépendent davantage de l'industrie du transport aérien en raison de connectivité et de leur éloignement pour la livraison essentielle de biens et de services. Le 14 avril 2020, le premier ministre a annoncé que le gouvernement du Canada fournissait un total de 129,9 millions de dollars en particulier pour le Yukon (18,4 millions de dollars), le Nunavut (30,8 millions de dollars) et les Territoires du Nord-Ouest (23,4 millions de dollars), afin d'aider leurs systèmes de soins de santé à répondre à la COVID-19, y compris jusqu'à 17,3 millions de dollars pour maintenir les services aériens permettant le transport de biens et de services essentiels vers les communautés éloignées et accessibles par avion dans les territoires.

Cette aide a été augmentée le 6 août 2020, lorsque le ministre, de concert avec les ministres des Affaires du Nord et des Services aux Autochtones, a annoncé des mesures qui sont devenues le Programme de services aériens à distance. Le programme fonctionne sur la base d'accords bilatéraux avec les provinces et les territoires. Cet accord établit qu'il incombe aux provinces et aux territoires de décider quels services aériens reçoivent un financement pour permettre aux communautés éloignées de recevoir un accès continu aux services essentiels. La période de soutien du programme a commencé en juillet 2020, et a été conçue pour être renouvelable tous les six mois, jusqu'à son expiration prévue à la fin de décembre 2021. Le programme a une valeur totale de contribution fédérale allant jusqu'à 173,1 millions de dollars sur 18 mois, avec un 75 millions de contributions fédérales créées pour juillet à décembre 2020.

En ce qui concerne le secteur aérien, le gouvernement a annoncé en mars 2020 un allégement de loyer de mars à décembre 2020 aux 21 administrations aéroportuaires qui ont conclu des baux fonciers avec le gouvernement fédéral. Une offre similaire a été faite à Ports Toronto, qui exploite l'Aéroport Billy-Bishop de Toronto.

Le 8 novembre 2020, l'ancien ministre des Transports a annoncé que le gouvernement du Canada élaborerait un ensemble de mesures d'aide pour les transporteurs aériens, les aéroports et le secteur aérospatial canadiens, sous réserve de conditions strictes visant à protéger les Canadiens et l'intérêt public, notamment l'émission par les transporteurs aériens de remboursements pour les vols annulés et le rétablissement des services aériens régionaux suspendus en raison de la pandémie de COVID-19.

Cet engagement a été réitéré le 30 novembre 2020 dans l'énoncé économique d'automne, qui comprenait un certain nombre d'engagements de financement précis, notamment ceux liés aux aéroports et au service régional, comme suit :

- Jusqu'à 206 millions de dollars sur deux ans, à partir de 2020-2021, aux agences de développement régional pour une nouvelle initiative régionale de transport aérien afin de soutenir le transport aérien régional;
- Un financement supplémentaire de 186 millions de dollars sur 2 ans, à partir de 2021-2022, pour le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires afin d'aider les petits aéroports et les aéroports régionaux à réaliser des investissements essentiels en matière de santé et de sécurité;
- Jusqu'à 500 millions de dollars sur six ans, à compter de 2020-2021 afin d'aider les grands aéroports à faire des investissements essentiels dans l'infrastructure de santé, de sécurité et de transport en commun;
- Extension de 229 millions de dollars d'allégement de loyer supplémentaire aux 21 administrations aéroportuaires qui paient un loyer au gouvernement fédéral, avec un traitement comparable pour Ports Toronto, qui exploite l'aéroport Billy Bishop de la ville de Toronto, afin de soutenir les opérations continues des principaux aéroports du Canada;
- Un total de 65 millions de dollars de soutien financier supplémentaire aux autorités aéroportuaires en 2021-2022 pour aider à gérer les implications financières de la réduction des voyages aériens sur les aéroports.

L'année 2020 a commencé au moment où la deuxième des deux phases de mise en œuvre du *Règlement sur la protection des passagers aériens* est entrée pleinement en vigueur.[5] Le règlement vise à renforcer la protection des consommateurs, l'une des principales priorités de Transports 2030, la vision politique fédérale à long terme pour l'avenir des transports au Canada, annoncée en novembre 2016.

[5]La phase 1 du Règlement sur la protection des passagers aériens, qui portait sur la communication, les retards sur l'air de trafic, le refus d'embarquement, les bagages perdus et endommagés et le transport d'instruments de musique, est entrée en vigueur le 15 juillet 2019. La phase 2, qui concerne les retards et les annulations de vols, ainsi que l'installation des enfants, est entrée en vigueur le 15 décembre 2019.

Le début de la pandémie de COVID-19 en mars 2020 a fait peser une charge imprévisible sur ce système, les vols ayant été retardés ou annulés en raison de l'effondrement de la demande de services aériens de transport de passagers en réponse aux mesures de santé publique imposées par le gouvernement, notamment les restrictions de voyage et les périodes d'isolement obligatoires visant à atténuer la menace mortelle du virus. Compte tenu de l'ampleur des annulations de vols, les transporteurs aériens ont offert des bons au lieu de remboursements en espèces dans de nombreux cas.

Le 18 décembre 2020, le ministre a ordonné à l'agence d'élaborer un nouveau règlement sur la question des remboursements aux passagers. Ce règlement doit s'appliquer aux vols futurs qui sont annulés pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur aérien (comme une pandémie) et lorsqu'il n'est pas possible pour le transporteur de terminer l'itinéraire du passager dans un délai raisonnable. Le ministre a indiqué que le règlement devait être juste et raisonnable pour les passagers et, dans la mesure du possible, ne pas imposer aux transporteurs aériens une charge financière excessive qui pourrait les rendre insolvables. Le 21 décembre 2020, l'Agence a lancé une consultation pour élaborer ce règlement.

FAITS SAILLANTS AMÉLIORANT L'EFFICACITÉ ET LA COMPÉTITIVITÉ

En vertu du Programme Cadres qui appuie le marché, Transports Canada s'efforce d'encourager l'efficacité du transport en favorisant une industrie du transport aérien concurrentielle et viable, y compris ses principaux acteurs : les transporteurs aériens, les aéroports et NAV CANADA.

Le Ministère veille activement à ce que les conditions du marché soient propices à la viabilité, à la croissance et à la concurrence des transporteurs aériens canadiens afin qu'ils connaissent le succès sur les marchés intérieurs et internationaux, et à ce que tous les aéroports qui les accueillent fassent la promotion des collectivités qu'ils desservent, le tout sur la base du principe de l'utilisateur-payeur. Il arrive cependant qu'une intervention publique soit nécessaire, comme en 2020 avec le début de la pandémie de COVID-19.

Par exemple, en juin 2019, la gouverneure en conseil avait autorisé l'acquisition et la fusion de Canadian North Inc. par Bradley Air Services, faisant alors affaire sous le nom de First Air, pour des raisons d'intérêt public, sur recommandation du ministre. Opérant désormais sous le nom commercial de Canadian North, l'entité fusionnée a exercé ses activités en 2020 en tant que fournisseur dominant de services aériens à destination, en provenance et à l'intérieur du Nord du Canada, bien qu'à certaines conditions et sous la responsabilité du ministre.

Mais au fur et à mesure de la pandémie, Canadian North a eu de plus en plus de mal à s'y conformer et a donc demandé une dispense temporaire de certaines d'entre elles, ce que le ministre a accordé. À la fin de l'année, Canadian North fonctionnait toujours en vertu de l'allégement exceptionnel accordé par le ministre en raison des mauvaises conditions de la demande découlant de la pandémie.

En outre, en juillet 2019, Air Canada avait proposé d'acquérir Transat A.T. Inc. sous réserve de l'autorisation du Canada, de la Commission européenne et du Mexique. En octobre 2019, le ministre a jugé que l'acquisition proposée avait des incidences sur l'intérêt public qui justifiaient un examen plus approfondi, y compris, mais sans s'y limiter, une évaluation des incidences potentielles sur la concurrence par le Bureau fédéral de la concurrence. En février 2020, le commissaire de la concurrence a présenté au ministre l'évaluation du Bureau.

L'évaluation de la concurrence effectuée par le Bureau a servi de base à un examen plus large de l'intérêt public, qui a été entrepris et remis par Transports Canada au ministre en mai 2020. À la fin de l'exercice, le projet d'acquisition de Transat par Air Canada était toujours à l'étude par le ministre, qui, en vertu des dispositions relatives aux fusions de la *Loi sur les transports au Canada*, est chargé de faire une recommandation à la gouverneure en conseil, qui décide de ces questions pour le Canada.

En 2020, en raison de la pandémie de COVID-19, Transports Canada a travaillé en étroite collaboration avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), les autres États membres, les intervenants de l'industrie de l'aviation et d'autres organisations internationales dans le cadre du Groupe de travail sur la relance de l'aviation du Conseil de l'OACI, qui vise à fournir des orientations mondiales pour un redémarrage et une relance sûrs, sécuritaires et durables du secteur de l'aviation.

FAITS SAILLANTS RENFORÇANT LA SÛRETÉ ET LA SÉCURITÉ

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

- 28 894 services de licence de pilote ou de mécanicien navigant;
- 955 certificats d'exploitation aérienne;
- 7 790 demandes d'enregistrement d'aéronefs;
- 101 demandes de licences de contrôleur de la circulation aérienne;
- 40 970 évaluations médicales;
- 32 436 certificats de pilote de drone;
- 3 178 événements de surveillance.
- Au total, 89 documents d'aviation canadiens ont été délivrés à de nouveaux participants à la chaîne d'approvisionnement sécurisée du fret aérien en 2020 :
    - nouvelles entreprises ou nouveaux sites : 58
    - changements d'adresse : 14
    - modifications liées aux documents d'aviation canadiens : 8
    - changements de nom de l'entreprise : 9

DRONES

Pour entamer l'élaboration de la réglementation relative à l'utilisation de drones à faible risque au-delà de la visibilité directe, Transports Canada a publié un avis de proposition de modification le 23 avril 2020. Cet avis a pour objectif de permettre l'utilisation courante et à moindre risque de drones au-delà de la visibilité directe au Canada sans avoir besoin d'un certificat d'opérations aériennes spéciales, et élargit le cadre existant de la partie IX sur la visibilité directe. La portée de l'avis couvre les opérations à faible risque, notamment :

- livraison de fournitures aux collectivités éloignées;
- opérations des premiers intervenants;
- ressources naturelles;
- enquêtes sur la faune et inspection des infrastructures.

L'avis a reçu environ 230 commentaires de la part d'intervenants suite à la période de soumission écrite. Au cours de la période de consultation, Transports Canada a également organisé une série de présentations ciblées avec des groupes de fabricants, de fournisseurs de formation, d'utilisateurs commerciaux et récréatifs ainsi qu'avec l'ensemble de la communauté aéronautique. Dans l'ensemble, l'avis a été accueilli positivement par les intervenants du secteur des drones et a suscité des discussions avec l'ensemble de la communauté aéronautique. Ces commentaires seront utilisés pour guider l'élaboration de la réglementation, avec une proposition de frais d'ici le début de 2021 et une publication préalable de la réglementation dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, prévue à l'automne 2021.

Transports Canada, NAV CANADA et les intervenants de l'industrie collaborent depuis 2019 pour élaborer un plan pluriannuel visant à élaborer un système de gestion du trafic de drones au Canada. Cela exige de lancer des essais précis pour produire des renseignements qui aideront à déterminer :

- ce à quoi ressemblera le système canadien de gestion du trafic de drones;
- quelles seront les exigences minimales pour chaque partie du système;
- l'équipement que les drones au Canada doivent porter pour fonctionner en toute sécurité au sein du système global.

La première phase des essais de gestion de l'espace aérien, qui comprend l'exploration des options permettant d'évaluer la distance des drones afin de garantir la responsabilité des exploitants de drones, a été lancée en 2020. Les données recueillies lors de ces essais permettront d'élaborer des normes de rendement et de futures réglementations.

LE VOL PS752 D'UKRAINE INTERNATIONAL AIRLINES ET L'INITIATIVE SUR LA SÉCURITÉ AÉRIENNE

Le 8 janvier 2020, l'avion du vol 752 d'Ukraine International Airlines a été abattu peu après son décollage à Téhéran, en Iran. Il y avait 176 passagers et membres d'équipage à bord. Toutes les personnes ont subi des blessures mortelles et l'avion a été détruit. Parmi les passagers qui ont péri dans cette tragédie, 55 personnes étaient canadiennes et bon nombre avaient des liens avec le Canada.

À la suite de cette tragédie, le ministre des Transports a comparu devant le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale en mars, en juin et en novembre, pour réitérer les attentes du Canada à l'égard du rapport d'enquête de l'annexe 13 de l'Iran, pour demander à l'Iran de donner suite à son engagement de transférer les enregistreurs de données de vol et de voix du vol PS752, et pour présenter l'initiative sur la sécurité aérienne, qui demande au Conseil de faire plus en proposant un effort concerté pour atténuer davantage les risques liés aux opérations de l'aviation civile au-dessus ou à proximité des zones de conflit. Cette proposition a été adoptée par le Conseil.

Transports Canada s'engage à mettre en œuvre les recommandations et les leçons contenues dans le rapport du conseiller spécial chargé de la réponse continue du Canada à la tragédie d'Ukraine International Airlines, y compris en commémorant les vies des victimes et en soutenant leurs familles, en cherchant à obtenir la vérité et une responsabilité de l'Iran et en prévenant d'autres catastrophes au moyen de l'initiative sur la sécurité aérienne. Il s'agit notamment de la création d'un bureau d'information sur les zones de conflit fonctionnant 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, d'un comité consultatif international et d'un forum mondial annuel afin de prévenir de futures tragédies comme celle du PS752.

CONTRÔLE CENTRALISÉ ET ENTRÉE EN VIGUEUR DES MODIFICATIONS À LA LOI SUR LA SÛRETÉ DES DÉPLACEMENTS AÉRIENS

Le Programme de protection des passagers a été lancé pour empêcher les personnes pouvant représenter une menace pour la sécurité nationale de monter à bord d'un avion. Les responsables du Programme travaillent actuellement de pair avec les transporteurs aériens pour contrôler les passagers à destination, en provenance et à l'intérieur du Canada.

Le 4 novembre 2020, des modifications à la *Loi sur la sûreté des déplacements aériens* et au *Règlement sur la sûreté des déplacements aériens* sont entrées en vigueur afin que le gouvernement du Canada prenne en charge, pour les transporteurs aériens, la responsabilité du contrôle des passagers par rapport à la liste établie en vertu de la *Loi sur la sûreté des déplacements aériens*. Les passagers sont désormais contrôlés par le gouvernement du Canada jusqu'à 72 heures avant le départ du vol. Cela offre un processus de contrôle plus standardisé, équitable et efficace.

Transports Canada collabore actuellement avec Sécurité publique Canada et l'Agence des services frontaliers du Canada pour mettre en œuvre une approche progressive visant à faire passer plus de 100 transporteurs aériens commerciaux au nouveau modèle amélioré de contrôle centralisé.

BOEING 737 MAX 8

Tout au long de l'année, Transports Canada a poursuivi son examen indépendant du Boeing 737 MAX, tout en collaborant étroitement avec la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis, en tant que concepteur de l'appareil, et d'autres autorités de certification clés, incluant l'Agence européenne de la sécurité aérienne, l'Autorité brésilienne de l'aviation civile ainsi que les trois exploitants canadiens du Boeing 737 MAX et leurs syndicats de pilotes. L'avion a été impliqué dans deux accidents tragiques :

- l'accident de Lion Air en Indonésie le 29 octobre 2018;
- l'accident d'Ethiopian Airlines le 10 mars 2018.

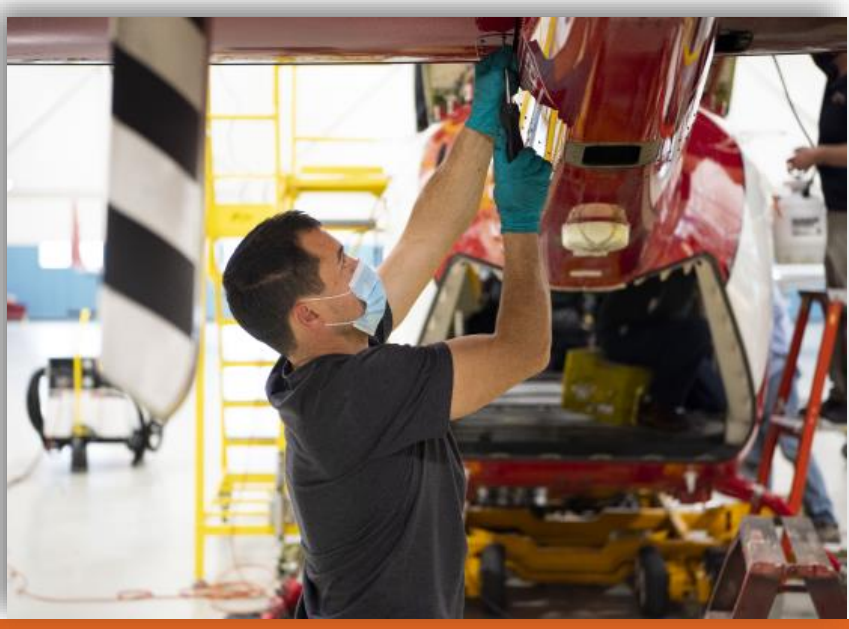
L'appareil est cloué au sol dans l'espace aérien canadien depuis le 13 mars 2018.

Transports Canada a poursuivi un examen approfondi des modifications de conception proposées pour le 737 MAX tout au long de l'année 2020, accumulant plus de 16 000 heures d'examen, qui comprenaient des évaluations techniques approfondies ainsi que des essais en vol effectués à la fin du mois d'août. Le Canada a été le premier organisme de réglementation international à effectuer les essais de validation en vol du 737 MAX en y intégrant les modifications de conception mises en œuvre pour remédier aux causes des deux accidents tragiques.

Du 14 au 22 septembre 2020, Transports Canada a participé aux travaux du Joint Operational Evaluation Board (JOEB), qui est composé de représentants d'autorités de certification mondiales. Le comité a évalué toutes les formations pilotes proposées à l'appui des changements de conception du B-737 MAX et a élaboré des conclusions harmonisées sur la formation et les opérations entre les autorités. À la suite du JOEB, Transports Canada a déterminé des exigences de formation propres au Canada qui vont au-delà de celles de la FAA.

Le 18 novembre 2020, la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis a publié une consigne de navigabilité pour le Boeing 737 MAX. En publiant cette consigne, l'administration a rendu obligatoire l'application de ses changements approuvés au Boeing 737 MAX, et a confirmé que cet aéronef pouvait être remis en service dans l'espace aérien américain.

Le 17 décembre 2020, des experts de la sécurité aérienne de Transports Canada ont achevé leur étude indépendante qui a nécessité une enquête de 22 mois et qui a abouti à la validation des changements de conception apportés au Boeing 737 MAX. La validation de ces changements signifie que les modifications peuvent être intégrées aux aéronefs canadiens immatriculés.



Transports Canada a approuvé le programme de formation révisé pour les 3 exploitants canadiens le 21 décembre 2020 et ces compagnies aériennes ont formé leurs pilotes en conséquence pour la remise en service de l'appareil.

FORUM SUR LA COLLABORATION EN MATIÈRE DE SÛRETÉ AÉRIENNE

Le Forum sur la collaboration en matière de sûreté aérienne au Canada a eu lieu les 14 et 15 janvier 2020. Cet événement annuel offre une plateforme à un éventail de chefs de file du domaine de la sécurité aérienne pour aborder les défis et les occasions visant le secteur de l'aviation et s'appuyer sur les progrès de l'année précédente pour accroître la collaboration en matière de sécurité.

Le concept de groupes d'analyse collaborative au niveau de Transports Canada et du secteur industriel a été présenté lors de l'événement comme un mécanisme potentiel pour travailler en collaboration par le biais d'un processus de gestion stratégique des risques liés à la sécurité dans le contexte des limitations existantes en matière de protection des données. Les intervenants de l'industrie présents au forum ont soutenu la mise en place d'une version à l'essai du concept de groupe d'analyse collaborative, qui se concentrera sur les exploitants visés par la sous-partie 705. Les structures et processus formels créés dans le cadre d'un groupe devraient faciliter la transition vers le partage collaboratif des données lorsque les protections réglementaires appropriées sont en place.

Transports Canada a également organisé une séance en petits groupes sur les systèmes de gestion de la sécurité. Les intervenants de l'industrie ont été encouragés à participer et à exprimer leurs pensées et leurs opinions sur l'état actuel des systèmes de gestion de la sécurité dans leur industrie. La séance comprenait quatre parties principales :

- une séance d'information sur l'évaluation des systèmes de gestion de la sécurité dans le contexte de l'aviation civile;
- une séance d'information sur l'examen de la politique par l'aviation civile;
- une introduction au groupe de collaboration internationale sur la gestion de la sécurité;
- une séance de questions-réponses avec tous les participants.

CAMPAGNE SUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION GÉNÉRALE

En juin 2017, Transports Canada a lancé la campagne de sécurité de l'aviation générale, d'une durée de trois ans, afin de renforcer la sûreté aérienne et de réduire le nombre d'accidents en partageant des renseignements sur la sécurité avec la communauté de l'aviation de loisir. Avec la fin de la campagne de trois ans, la campagne sur la sécurité de l'aviation générale est officiellement passée à un programme de sécurité de l'aviation générale en juin 2020.

Transports Canada est en train de mettre sur pied un Comité directeur mixte de l'aviation générale canadienne pour fournir une orientation et une supervision au programme de sécurité de l'aviation générale. Cela permettra au comité de mieux s'aligner sur notre homologue américain qui travaille sur un projet similaire et avec lequel nous collaborons régulièrement. Les tâches du comité sont les suivantes :

- orienter et superviser l'équipe canadienne d'analyse de la sécurité;
- assurer la liaison ou l'harmonieet l'harmonisation avec le comité fédéral d'administration de l'aviation;
- approuver un plan de sécurité hiérarchisé.

Une ébauche du mandat du programme et du comité a été élaborée dans le but de la présenter au comité lors de sa première réunion, qui est prévue le 10 mai 2021.

CAMPAGNE SUR LE SERVICE DE TAXI AÉRIEN

Le secteur du taxi aérien compte plus d'accidents et de décès que tous les autres secteurs de l'aviation commerciale au Canada.

En janvier 2020, Transports Canada s'est entretenu avec les principaux intervenants du secteur du taxi aérien lors du Forum sur la collaboration en matière de sûreté aérienne pour discuter des piliers de sécurité potentiels de l'initiative et du besoin de collaboration de l'industrie. Il a été déterminé que le renforcement d'une culture de sécurité positive, la gestion du risque opérationnel et la responsabilisation des pilotes seront les domaines d'intérêt. Ces domaines peuvent évoluer en fonction de la rétroaction et des progrès réalisés au cours de la première année de la campagne.

La campagne sur la sécurité du taxi aérien, qui devait être lancée au printemps 2020 dans le cadre de la réponse de Transports Canada aux recommandations A19-02 et A19-03 du Bureau de la sécurité des transports du Canada, a été reportée à l'hiver 2021. Cette campagne de sécurité, d'une durée de quatre ans, a pour objectif de recenser les stratégies qui conduiraient à la réduction des accidents et des incidents dans le secteur du taxi aérien en promouvant une culture de sécurité positive par des initiatives de promotion et de sensibilisation à la sécurité.

COMMERCIALISATION DES SERVICES DE CONTRÔLE DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE

Le budget de 2019 a annoncé l'intention de transférer à une entité indépendante à but non lucratif la prestation des services de contrôle de la sécurité aérienne qui sont actuellement assurés par l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, une société d'État. Le gouvernement fédéral continuerait à jouer un rôle exclusif de réglementation et de surveillance des services de contrôle de sûreté dans les aéroports canadiens. La loi habilitante, la *Loi sur la commercialisation des services de contrôle de sûreté*, a reçu la sanction royale le 21 juin 2019.

Avant la pandémie de COVID-19, le gouvernement négociait la vente de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) à l'autorité de contrôle désignée, une entité sans but lucratif composée de représentants des aéroports et des compagnies aériennes. En mars 2020, les représentants de Transports Canada et les membres de l'autorité de contrôle désignée ont convenu de mettre la vente en suspens pour permettre aux deux parties de faire face aux impacts de la COVID-19 sur le secteur aérien.

PRÉCONTRÔLE

En 2020, le nombre total de passagers à destination des États-Unis ayant fait l'objet d'un précontrôle par le US Customs and Border Protection (le bureau des douanes et de la protection des frontières des États-Unis) a diminué de plus de 90 % par rapport au total de l'année précédente (environ 15 millions).

Le nouvel accord bilatéral sur le *précontrôle dans les domaines du transport terrestre, ferroviaire, maritime et aérien* (2019) a étendu le précontrôle aux modes de transport de surface, ferroviaire et maritime, ainsi qu'aux nouveaux sites du mode aérien. L'expansion du précontrôle dans tous les domaines du transport facilitera les déplacements plus rapides entre le Canada et les États-Unis, favorisera l'accès à un plus grand nombre de destinations, renforcera le commerce, protégera mieux nos droits et renforcera la sécurité des frontières. En plus d'avoir un impact significatif sur le nombre de passagers soumis au précontrôle aérien, les restrictions frontalières liées à la COVID-19 ont freiné les efforts d'expansion du précontrôle. Des discussions avec le bureau des douanes et de la protection des frontières des États-Unis sont en cours pour s'assurer que les deux pays restent en position de faire progresser la mise en œuvre du précontrôle tout en facilitant les efforts de récupération du secteur, lorsque cela est approprié et sûr.

DÉVELOPPEMENTS AMÉLIORANT LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Transports Canada a participé activement à l'élaboration, par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), un système de compensation des émissions de carbone qui s'attaque à l'augmentation des émissions de l'aviation internationale à partir de 2020 en exigeant que les exploitants d'aéronefs acquièrent 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. Cette mesure s'applique à tous les types d'exploitants (commerciaux, d'affaires et privés) qui émettent plus de 10 000 tonnes d'émissions de dioxyde de carbone sur les vols internationaux entre 2019 et 2035.

En novembre 2018, Transports Canada a publié un règlement adopté en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* qui établit les exigences en matière de surveillance, d'enregistrement et de vérification des émissions de dioxyde de carbone auxquelles sont assujetties tous les exploitants canadiens. Les données fournies par les exploitants permettraient d'établir des niveaux de référence pour les émissions sectorielles et individuelles afin d'aider à déterminer les obligations de compensation pendant la phase de compensation. En décembre 2020, Transports Canada a publié une mise à jour du règlement pris en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* afin de définir les exigences en matière de compensation et de carburants de remplacement du régime CORSIA, finalisant ainsi la mise en œuvre complète au Canada.

Transports Canada a également soutenu le programme ACT-CORSIA de l'OACI, qui est le programme de formation et de renforcement des capacités d'assistance pour soutenir la mise en œuvre mondiale du régime CORSIA. Transports Canada offre des séances de renforcement des capacités dans les pays demandeurs, en mettant l'accent sur la prestation du programme en français dans les États africains de la Francophonie et en anglais dans les États des Caraïbes.

Transports Canada poursuit son étroite collaboration avec les transporteurs aériens canadiens afin d'améliorer leurs performances environnementales dans le cadre du Plan d'action du Canada de 2012-2020 visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation. Les progrès du secteur à l'égard de l'amélioration de l'efficience énergétique font l'objet d'un rapport annuel dans le cadre de ce plan d'action. Le rapport de 2018, qui a été publié au début de 2020, démontre que les transporteurs aériens canadiens ont amélioré leur efficience énergétique de 18 % entre 2008 et 2018.

AUTRES FAITS NOUVEAUX DANS LE SECTEUR

Lancements de véhicules spatiaux commerciaux

Le 6 mars 2019, le gouvernement du Canada a publié le document intitulé Exploration, imagination, innovation : Une nouvelle stratégie spatiale pour le Canada. Conformément à la stratégie, le gouvernement du Canada est tenu d'examiner le cadre législatif et réglementaire du Canada régissant les activités spatiales afin de s'assurer qu'il permet de fournir des réponses à l'industrie en temps opportun, d'effectuer une surveillance stratégique de la sécurité nationale et de favoriser la croissance commerciale.

Transports Canada continue de collaborer avec Innovation, Sciences et Développement économique Canada, l'Agence spatiale canadienne, Affaires mondiales Canada, le ministère de la Défense nationale et d'autres ministères concernés, afin de permettre le lancement commercial de satellites au Canada et de faire progresser les objectifs de la stratégie.

En vertu de la *Loi sur l'aéronautique* et du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC), Transports Canada a le pouvoir de réglementer les fusées et les lanceurs spatiaux depuis le Canada, l'utilisation de l'espace aérien canadien et la certification des aérodromes et des ports spatiaux. Le Ministère poursuivra sa collaboration avec ses partenaires du gouvernement et son engagement auprès des promoteurs et des intervenants de l'industrie spatiale afin d'assurer la conformité aux exigences en matière de licences et aux normes de sécurité, ainsi que la durabilité de cette industrie en pleine croissance au Canada.

Aire de sécurité d'extrémité de piste

Le Règlement modifiant le *Règlement de l'aviation canadien* (Parties I, III et VI – RESA) a fait l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 7 mars 2020 aux fins de consultation.

Les modifications exigeraient que les aéroports canadiens dont le volume annuel de passagers est d'au moins 325 000 passagers élargissent leur zone de sécurité d'extrémité de piste actuelle de 60 m à 150 m aux deux extrémités des pistes qui desservent des vols commerciaux réguliers de passagers. La proposition d'élargissement à 150 m repose sur des données canadiennes démontrant que 90 % des aéronefs impliqués dans une sortie de piste aux aéroports canadiens sont immobilisés à moins de 150 m. Les modifications tiennent compte des normes de l'OACI et respectent l'intention de la recommandation formulée par le Bureau de la sécurité des transports du Canada.

Au total, 31 commentaires de neuf intervenants ont été reçus, et les principaux thèmes soulevés dans les commentaires reflètent :

- les difficultés financières dont font face les aéroports en raison de la pandémie;
- les contraintes de temps pour assurer la mise en œuvre.

Les commentaires reçus, les répercussions de la COVID-19 et les réalités de la réduction du nombre de passagers aux aéroports canadiens seront pris en compte dans la version définitive du Règlement.

NAV CANADA – changements du niveau de service

Transports Canada a communiqué avec NAV CANADA pour discuter des changements proposés au niveau de service à plusieurs sites.

Cette proposition s'inscrit dans le cadre des efforts déployés par NAV CANADA pour revoir son niveau de service à certains sites et s'adapter à l'évolution du trafic – efforts accélérés en raison des défis majeurs posés par la pandémie mondiale de COVID-19.

Avant que les changements proposés au niveau de service par NAV CANADA soient apportés, Transports Canada doit s'assurer que toute réduction ou tout arrêt de services proposé n'augmente pas de façon inacceptable le risque pour la sécurité aérienne. NAV CANADA devrait donc soumettre des études aéronautiques en 2021 pour étayer sa proposition.

À la fin de ces études, les experts de Transports Canada, Aviation civile examineront chaque étude pour s'assurer que toute réduction ou cessation de services proposée n'augmente pas inutilement les risques pour la sécurité aérienne.

À l'avenir, le Canada prévoit collaborer avec d'autres autorités de l'aviation et partenaires de la sécurité et de la sûreté afin de tirer parti de leur expertise, d'échanger des pratiques exemplaires et de suivre l'évolution des innovations et de la technologie. Nous continuerons à promouvoir et à renforcer la sécurité et la sûreté du réseau de transport aérien en améliorant l'engagement et les partenariats nationaux et internationaux pour moderniser le processus de transport aérien et réduire au minimum les obstacles techniques au commerce.

COVID-19 ET L'INDUSTRIE DE L'AVIATION

Depuis le début de la pandémie, Transports Canada a travaillé en étroite collaboration avec l'Agence de la santé publique du Canada, d'autres ministères et organismes gouvernementaux et l'industrie pour atténuer la propagation de la COVID-19 et protéger la santé et à la sécurité des voyageurs. Dans le cadre de cette collaboration, on a publié 34 arrêtés d'urgence concernant la COVID-19 dans le secteur aérien au cours de l'année 2020, ainsi que des documents d'orientation visant à appuyer l'industrie dans la mise en œuvre de diverses mesures sanitaires. Les mesures d'atténuation introduites dans le secteur aérien comprennent des contrôles obligatoires de l'état de santé, des contrôles de la température et le port de masques faciaux pour les passagers et le personnel des aéroports, ainsi que des tests de dépistage de la COVID-19 avant le départ pour tous les voyageurs qui se rendent au Canada. Un avis a également été émis pour diriger tous les vols entrants commerciaux et privés qui transportent des passagers vers quatre aéroports du Canada.

Les consultations permanentes avec l'industrie ont façonné l'approche à facettes multiples de Transports Canada pour assurer la sécurité des voyageurs, des membres d'équipage et des employés des aéroports. Dans le cadre d'un plan de réponse national, l'industrie a mis en œuvre de nouveaux protocoles de nettoyage et de désinfection, et a amélioré certains systèmes de climatisation et de filtration. Les aéroports ont également établi de nouvelles pratiques et amélioré les installations pour encourager l'éloignement physique, comme l'installation de barrières en plexiglas aux comptoirs d'enregistrement et de service à la clientèle, et d'une signalisation claire et des marquages au sol partout dans le terminal. Tous ces travaux ont été réalisés conformément aux recommandations de l'OACI et à d'autres initiatives d'États partageant la même approche.

À la suite de la mise en œuvre des arrêtés d'urgence, qui a commencé en avril 2020, Transports Canada a créé un groupe de travail ayant pour mandat d'entreprendre des enquêtes administratives et, si nécessaire, de prendre des mesures d'application de la loi à l'égard des personnes et/ou des transporteurs aériens qui ne respectent pas leurs obligations en vertu des arrêtés d'urgence. Ce groupe de travail est composé d'inspecteurs de la sécurité aérienne en poste dans chaque région du pays.

En 2021, le gouvernement fédéral travaillera avec le secteur aérien pour établir des protocoles et des conditions qui permettront au secteur de se renouveler et de retrouver la capacité d'accroître ses services aériens. À cet égard, les travaux annoncés par le ministre, le 8 novembre 2020, pour finaliser une trousse d'aide à l'intention de l'industrie des transporteurs aériens, notamment de l'aide financière, se poursuivront en 2021.

Le gouvernement fédéral poursuivra sa collaboration avec les provinces et les territoires dans le cadre du *Programme des services aériens vers les collectivités éloignées* pour financer les services aériens essentiels fournis aux petites collectivités éloignées qui dépendent du transport aérien pour se réapprovisionner et qui, pendant la pandémie, n'ont pas été en mesure de couvrir de façon autonome les coûts des services aériens sur la base d'un strict paiement par l'utilisateur.

Le Plan de vol du Canada pour la navigation dans le contexte de la COVID-19

Le 14 août 2020, le ministre des Transports a publié le *Plan de vol du Canada pour la navigation dans le contexte de la COVID-19*.

Ce document, élaboré en collaboration avec les partenaires de l'industrie, jette les bases de l'harmonisation des efforts en cours et à venir déployés par le Canada pour s'attaquer aux répercussions de la COVID-19 sur la sécurité de l'industrie aéronautique. Il s'agit d'un plan d'action collaboratif à l'échelle du gouvernement et de l'industrie, qui démontre le système de mesures à multiples facettes qui a été mis en œuvre pour protéger la santé publique et respecter les normes internationales et les pratiques exemplaires en matière d'aviation.

Cela signifie que les voyageurs peuvent s'attendre à remarquer plusieurs mesures de protection et de prévention lors de leurs déplacements à destination, en provenance et à l'intérieur du Canada, notamment des contrôles de la température, des contrôles obligatoires de l'état de santé et le port de masques faciaux. Le fait de savoir que chaque aspect du voyage, du départ à l'arrivée, est géré et pris en compte avec soin, devrait donner au public l'assurance que l'aviation prend de solides mesures d'atténuation pour protéger la santé publique.

Ce document soutient également l'industrie de l'aviation canadienne en établissant un point de référence pour toutes les autres mesures mises en œuvre dans le secteur pour assurer le déplacement sécuritaire et efficace des passagers et des équipages. Les intervenants peuvent consulter le Plan de vol du Canada pour harmoniser leurs mesures de santé publique avec celles qui sont mises en œuvre dans l'ensemble du pays, ainsi qu'avec celles que le gouvernement du Canada recommande et exige.

Le Plan de vol du Canada repose sur le rapport de l'Équipe spéciale du Conseil sur la relance de l'aviation (CART) de l'OACI et les directives de décollage comme point de référence pour recenser les points de contact, les considérations et les pratiques recommandées afin d'optimiser la sécurité et la biosécurité des voyages aériens au Canada et dans le monde. Le Plan du Canada sera peaufiné à mesure que nous en apprendrons davantage sur la COVID-19 et que les directives évolueront à l'échelle locale, provinciale, nationale et internationale.

Exemptions réglementaires liées à la COVID-19

Au cours de l'année 2020, environ 120 exemptions liées à la COVID-19 et 80 exemptions mondiales et régionales non liées à la COVID-19 ont été accordées pour venir en aide au secteur de l'aviation lorsqu'il a été estimé que ces exemptions sont dans l'intérêt public et ne sont pas susceptibles de nuire à la sécurité ou à la sûreté de l'aviation. Voici quelques exemples d'exemptions liées à la COVID-19 qui ont été délivrées par Transports Canada pendant la pandémie :

- Fournir aux agents en uniforme de l'Agence des services frontaliers du Canada en service dans certains aérodromes canadiens un autre moyen de se conformer à l'obligation de se soumettre à un contrôle de la température chaque fois qu'ils entrent dans une zone réglementée, afin d'éviter une baisse de l'efficacité opérationnelle liée au fait que les agents doivent se soumettre à un contrôle de la température plusieurs fois par quart de travail;
- Permettre temporairement aux exploitants aériens canadiens de prolonger la période de validité de la vérification de compétence pilote et de la formation annuelle de tout pilote de la compagnie ou de toute personne chargée de fonctions à bord d'un aéronef pendant une période de 90 jours consécutifs;
- Permettre aux exploitants des aéroports canadiens de réduire la fréquence des exercices d'évacuation en cas d'incendie réguliers de 12 mois à 30 mois au maximum;

- Permettre aux transporteurs aériens canadiens qui exploitent des vols d'évacuation médicale internationale d'embarquer des personnes sans avoir à satisfaire aux exigences de l'Arrêté d'urgence visant certaines exigences relatives à l'aviation civile en raison de la COVID-19 lorsqu'ils exploitent des vols d'évacuation médicale internationale (MEDEVAC), comme il est défini dans le RAC.

Test de dépistage de la COVID-19

L'utilisation du test de dépistage de la COVID-19 comme moyen de réduire la mise en application des exigences de quarantaine et d'améliorer la confiance du public à l'égard de la sécurité des voyages, tout en protégeant la santé publique, est une étape essentielle vers une réouverture progressive des frontières.

Au Canada, le gouvernement et l'industrie ont joué un rôle proactif dans la mise en place des projets de dépistage pilotes dans les principaux aéroports et postes frontaliers terrestres, afin de recueillir des preuves pour évaluer l'efficacité des tests en vue de la réouverture éventuelle des frontières.

Ces projets pilotes examinent le rôle du test de dépistage de la COVID-19 à différentes phases du parcours du voyageur, notamment avant le départ, à l'arrivée et après l'arrivée, afin de réduire au minimum la transmission de la COVID-19 pendant le voyage et après l'arrivée.

Transports Canada collabore également avec l'OACI pour mettre au point des méthodes normalisées pour communiquer l'état vaccinal et les résultats de tests de dépistage de la COVID-19 valides pour faciliter le rétablissement des voyages aériens.

Le 31 décembre 2020, le ministre des Transports a annoncé qu'à compter du 6 janvier 2021, tous les passagers aériens âgés de cinq ans et plus devront présenter un résultat négatif au test moléculaire de dépistage de la COVID-19 avant d'embarquer sur un vol international à destination du Canada.

Les voyageurs doivent fournir des documents écrits ou électroniques indiquant qu'ils ont reçu un résultat négatif au test de dépistage de la COVID-19 effectué dans les 72 heures précédant leur embarquement prévu.

TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

FAITS SAILLANTS

- Lancement de nouveaux projets de recherche visant à améliorer la sécurité du transport de marchandises dangereuses au Canada.
- Publication du Règlement modifiant le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (modifications à la mise en page)* dans la Partie II de la *Gazette du Canada*
- Élaboration de la norme concernant la « formation, l'évaluation et la compétence en matière de transport de marchandises dangereuses » en collaboration avec l'Office des normes générales du Canada et l'industrie.
- Élaboration et distribution du Guide des mesures d'urgence en collaboration avec les États-Unis, le Mexique et l'Argentine.

MESURES DE SÉCURITÉ ET DE SÛRETÉ

Élaboration des règlements

Conformément à l'approche adoptée par l'ensemble du gouvernement du Canada à la suite des pressions croissantes exercées par la pandémie de COVID-19, Transports Canada a décidé, au printemps 2020, de temporairement reporter la demande d'approbation par le gouverneur en conseil de ses propositions réglementaires, à moins que celles-ci n'entrent dans l'une des catégories suivantes :

- les propositions qui pourraient atténuer les risques liés à la COVID-19;
- les propositions qui pourraient permettre d'alléger les répercussions de la COVID-19;
- les propositions sensibles au facteur temps liées à la sécurité, à la sûreté ou à l'environnement.

Pour ce qui est de l'avenir, Transports Canada réexaminera son plan prospectif de la réglementation afin de déterminer la meilleure façon de prioriser l'avancement des initiatives réglementaires. Dans tous les cas, on tiendra dûment compte des effets que les règlements proposés pourraient avoir sur les Canadiens et l'économie canadienne.

Renforcement de la surveillance du transport des marchandises dangereuses

Transports Canada a maintenu un solide programme de surveillance, avec plus de 90 inspecteurs qui ont mené 4 600 inspections au cours de l'année et appliqué 3 145 mesures d'application de la loi[6] et de réduction des risques. La formation spécialisée à l'intention des inspecteurs continue d'être mise à jour, perfectionnée et dispensée pour répondre aux besoins du programme. Le Ministère s'efforce d'améliorer continuellement son régime de surveillance fondé sur les risques en définissant, en recherchant et en gérant les risques émergents.

[6] Le Centre d'expertise en matière d'application de la loi (CEAL) de Transports Canada a récemment apporté un changement important à la façon dont les mesures d'application de la loi sont comptabilisées. Auparavant, on ne considérait pas que les non-conformités devaient être assujetties à des mesures d'exécution. Sur la base des nouvelles lignes directrices du CEAL, à partir de la fin de 2019, la plupart des non-conformités relatives au transport de marchandises dangereuses (TMD) sont désormais assujetties à des « avertissements verbaux ». Ainsi, le nombre de mesures d'application de la loi prises par le TMD a considérablement augmenté par rapport aux années précédentes.

En raison des restrictions mises en place à la suite de la déclaration de la pandémie de COVID-19, Transports Canada a pris les mesures suivantes pour améliorer la surveillance des marchandises dangereuses :

- Publication de lignes directrices sur les activités de surveillance de rechange : à l'intention de ses inspecteurs concernant la conduite des activités de surveillance à distance en raison de la pandémie de COVID-19;
- délivrance de 13 certificats temporaires, conformément au paragraphe 31(2.1) de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, afin de faciliter le transport des marchandises dangereuses et de soutenir les efforts de secours en situation de pandémie;
- délivrance d'un certificat d'équivalence, conformément au paragraphe 31(2.1) de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, afin de faciliter le transport des marchandises dangereuses et de soutenir les efforts de secours en situation de pandémie.

Lancement de nouveaux projets de recherche

Des recherches sont en cours dans le cadre de 23 nouveaux projets sur le transport de marchandises dangereuses, qui seront lancés entre 2020 et 2023. Un montant total de 3,6 millions de dollars a été alloué aux 23 projets de recherche. Le financement des projets provient de règlements judiciaires payés en grande partie par Irving Oil dans le cadre de la catastrophe de Lac-Mégantic.

Les projets ont été soigneusement sélectionnés parmi de nombreuses idées issues d'un symposium de recherche organisé en 2019, qui a rassemblé plus de 200 partenaires du transport des marchandises dangereuses, notamment des intervenants d'urgence, des représentants de l'industrie et du milieu universitaire, ainsi que des experts du transport des marchandises dangereuses.

Les projets sélectionnés couvrent des sujets tels que les outils d'intervention d'urgence, les conteneurs de marchandises dangereuses, les batteries au lithium et autres systèmes de stockage d'énergie, l'évaluation et l'analyse des risques, ainsi que d'autres questions émergentes.

Au total, six projets ont été lancés en 2020, à savoir :

- la validation des mesures d'urgence recommandées pour le gaz naturel liquéfié dans le Guide des mesures d'urgence;
- l'examen complet des critères et des seuils applicables aux plans d'intervention d'urgence dans le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*;
- l'évaluation de tout risque accru découlant du transport de plus grandes quantités d'hydrogène vers les stations de ravitaillement en hydrogène pour véhicules;
- l'évaluation des risques liés aux systèmes de stockage d'énergie transportés dans des navires fermés pour le transport maritime;
- l'élaboration d'une méthode d'évaluation des risques basée sur un système d'information géographique pour le transport de marchandises dangereuses par la route;
- l'élaboration d'un emballage bien pensé pour le transport de batteries au lithium qui indique un avertissement concernant un problème à l'intérieur de l'emballage.

Réponse au Comité permanent des comptes publics

En novembre 2020, le commissaire à l'environnement et au développement durable a publié sa vérification de suivi du Programme de transport des marchandises dangereuses et de la Régie de l'énergie du Canada. Cette vérification visait à évaluer dans quelle mesure chaque organisation avait mis en œuvre les recommandations des vérifications précédentes – qui, dans le cas du programme, ont eu lieu en 2011[7] – en ce qui concerne leurs responsabilités en matière de conformité et d'application de la loi, et à déterminer si chaque organisation avait assuré un suivi auprès des entreprises qui n'avaient pas respecté la réglementation afin de garantir un retour à la conformité.

Dans l'ensemble, le commissaire a conclu que des améliorations avaient été apportées dans le cadre du programme, mais qu'il restait encore du travail à faire. Par exemple, il a constaté que les responsables du programme n'avaient pas donné suite à certaines infractions, ou n'avait pas accordé d'approbation officielle à un certain nombre de plans d'intervention d'urgence qui avaient été approuvés sur une base « provisoire » depuis un certain temps. Il a également été constaté que, bien qu'un système national fondé sur les risques ait été mis en place pour hiérarchiser les inspections, les données sous-jacentes étaient incomplètes.

Ceci étant dit, le commissaire a recommandé que le programme :

- améliore et mette à jour ses outils et sa base de données afin de disposer de renseignements plus complets et plus précis sur les entreprises réglementées, sur leur état de conformité et qu'il éclaire mieux la planification fondée sur les risques;
- assure un suivi et documente ses vérifications de manière systématique pour s'assurer que les entreprises sont revenues à la conformité après la constatation d'infractions;
- veille à ce que les installations de confinement dont les certificats sont échus ne mènent pas des activités pour lesquelles ces certificats avaient été délivrés;
- renforce ses processus de collecte de données auprès de ses partenaires afin de mieux déterminer le taux national de conformité réglementaire dans le domaine du transport de marchandises dangereuses;
- mette la dernière main à son approbation des PIU provisoires en achevant les enquêtes nécessaires et en élaborant des orientations et des critères nationaux pour l'évaluation de la capacité de lutte contre l'incendie pour les plans relatifs aux liquides inflammables. Le programme doit s'assurer que les approbations pour tous les plans futurs sont terminés dans les délais prescrits.

Le 10 décembre 2020, le Comité permanent des comptes publics (CPCP) de la Chambre des communes a publié un rapport qui réaffirme les constatations du commissaire et qui fixe des échéances pour que les responsables du programme soumettent des rapports d'étape. Les premiers rapports de ce type doivent être remis au CPCP en juin 2021. En réponse, les responsables du programme ont dirigé la rédaction d'un mémoire au Cabinet pour le CPCP, dans lequel ils se sont engagés à donner suite aux constatations selon les échéances fixées, et ont mis au point un plan d'action de gestion pour orienter les activités en cours et futures en réponse aux deux rapports.

[7] À titre de référence, le CEDD avait constaté que Transports Canada n'avait pas élaboré de plan d'inspection national axé sur les risques, assorti des directives nécessaires aux inspecteurs; que dans de nombreux cas, la nature et la portée des inspections n'étaient pas documentées et qu'il n'y avait pas suffisamment de preuves de suivi lorsqu'on découvrait des cas de non-conformité pour vérifier que des mesures correctives avaient été prises. Le CEDD a également constaté que les plans d'intervention d'urgence (PIU) n'étaient pas suffisamment examinés et approuvés lorsqu'ils étaient soumis par les entités réglementées.

MISE À JOUR DU RÈGLEMENT SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Initiatives réglementaires pour le transport des marchandises dangereuses

Transports Canada a continué à réaliser des progrès en examinant et en modifiant plusieurs parties du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, conformément au plan prospectif de la réglementation du gouvernement du Canada : 2019-2021. Les modifications permettront d'améliorer les règlements actuels afin d'accroître la conformité et d'améliorer la sécurité des Canadiens.

Ces initiatives sont les suivantes :

- Le Règlement modifiant le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (modifications à la mise en page) a été publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.
    - Les changements proposés comprenaient la mise à jour du format du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* pour le rendre conforme aux normes de formatage du ministère de la Justice.
- Le Règlement modifiant le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (mise à jour concernant l'harmonisation internationale et la partie 12 – Transport aérien) Les changements proposés étaient les suivants :
    - l'harmonisation par rapport aux derniers changements adoptés dans les Recommandations de l'ONU (21e édition révisée), les instructions techniques de l'OACI (2019-2020) et le Code IMDG (2018);
    - la réduction des obstacles réglementaires au commerce transfrontalier avec les États-Unis,
    - la diminution du fardeau réglementaire pour l'industrie.
- Le Règlement modifiant le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (modernisation des frais)*. Les changements proposés comprennent l'introduction de nouveaux frais et de nouvelles normes de service pour le programme d'enregistrement des installations de confinement.
- La partie 6 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* a été modifiée pour introduire de nouvelles exigences de formation afin d'accroître la conformité et d'améliorer la sécurité publique. Les modifications proposées visent notamment à s'assurer que le règlement intègre la *norme Transport des marchandises dangereuses – formation, évaluation et compétence* publiée récemment, qui définit les exigences en matière de formation, d'évaluation et de compétence des personnes exerçant des fonctions professionnelles liées aux marchandises dangereuses.
- Une base de données d'identification des clients du transport des marchandises dangereuses est en cours d'élaboration, ce qui nécessitera des modifications à la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* et à son Règlement. Les modifications proposées comprendraient ce qui suit : la création de nouvelles exigences visant les personnes qui manutentionnent, présentent au transport, transportent ou importent des marchandises dangereuses au Canada afin qu'elles puissent s'enregistrer auprès de Transports Canada. La connaissance de l'emplacement des sites et des données à jour des intervenants améliorera la capacité de Transports Canada à cerner les secteurs de risque et permettra d'effectuer une évaluation rigoureuse fondée sur les risques des sites de marchandises dangereuses.

Réglementation évolutive sur les documents d'expédition électroniques

Au fur et à mesure que le secteur des transports évolue, Transports Canada examine comment nous pouvons éliminer les obstacles réglementaires qui pourraient entraver l'innovation et l'investissement. Dans le cadre de la Feuille de route de l'Examen de la réglementation du secteur des transports, Transports Canada a lancé une réglementation évolutive sur les documents d'expédition électroniques. Ce projet pilote examine la faisabilité et l'efficacité de permettre l'utilisation de documents d'expédition électroniques dans la réglementation.

Plus précisément, l'objectif de ce projet est de réaliser une analyse approfondie des incidences, des coûts et des avantages liés à l'utilisation de documents d'expédition électroniques au lieu de documents en format papier. Ce projet permettra aux entreprises de remplacer les documents d'expédition en format papier par des documents électroniques, pour autant qu'ils répondent à des critères précis de sécurité et de partage de l'information.

Feuille de route de la transformation du transport des marchandises dangereuses

Transports Canada reconnaît la nécessité de s'améliorer et de s'adapter à l'évolution rapide des défis et des obstacles dans un environnement de transport en constante évolution. Pour maintenir sa réputation d'organisme de réglementation moderne et agile, Transports Canada a élaboré une vision de la transformation du Programme de transport des marchandises dangereuses, qui comprend une série d'initiatives.

Ces initiatives permettront aux responsables du programme d'innover aux côtés de l'industrie et d'améliorer leur capacité à superviser de manière efficace et efficiente le transport sûr et sécuritaire de marchandises dangereuses. Ces initiatives sont les suivantes :

- un cadre stratégique pour une base de données d'identification des clients, qui a été récemment achevée et qui nous permettra de définir notre communauté réglementée;
- un cadre stratégique pour les inspections à distance, qui a contribué à fournir des orientations sur la surveillance pendant la pandémie de COVID-19, qui sera utilisé pour intégrer davantage les inspections à distance dans le régime de surveillance du programme après la pandémie;
- une stratégie de surface pour la mobilisation des collectivités autochtones, qui est actuellement mise en œuvre conjointement avec la Sécurité ferroviaire de Transports Canada afin d'améliorer les communications avec les collectivités autochtones et de répondre aux préoccupations soulevées concernant le transport ferroviaire de marchandises dangereuses à travers ou près de collectivités;
- une politique sur les activités de logistique inversée impliquant des marchandises dangereuses, un cadre pour le programme de subventions et de contributions et une politique sur le transport de marchandises dangereuses par des systèmes d'aéronefs téléguidés – tous ces éléments sont en cours d'élaboration.

MOBILISATION ET SENSIBILISATION DES INTERVENANTS

Mobilisation et communication accrues

Transports Canada a continué de collaborer avec les premiers intervenants de partout au Canada de diverses façons, notamment par l'intermédiaire du sous-comité sur les interventions d'urgence du Comité consultatif sur la politique générale relative au transport des marchandises dangereuses. Ce sous-comité continuera de superviser le maintien et les mises à jour du programme de formation canadien sur les interventions d'urgence en cas d'incidents impliquant des liquides inflammables dans les transports (pour les chemins de fer et les routes), qui découle du Comité directeur sur la formation des premiers intervenants.

Les responsables du Programme de transport des marchandises dangereuses ont également poursuivi leur travail conjoint avec les intervenants externes en s'engageant régulièrement auprès du Conseil consultatif sur la politique générale et de ses sous-comités pour discuter de sujets tels que les dossiers stratégiques et réglementaires, la recherche, la surveillance, la conformité et les interventions d'urgence.

En outre, les responsables du programme poursuivent leurs discussions avec le Groupe de travail sur la conformité nationale, un forum permettant aux provinces et territoires de travailler avec Transports Canada à propos de questions d'inspection et d'application de la loi liées au transport des marchandises dangereuses.

SENSIBILISATION À LA SÉCURITÉ DU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Pour promouvoir la sécurité publique, Transports Canada a continué d'améliorer son Programme de sensibilisation à la sécurité du transport des marchandises dangereuses en élaborant des publications, notamment les bulletins suivants :

- Nouvelles exigences pour les réservoirs ravitailleurs transportant de l'ammoniac anhydre au Canada
- Capacité volumétrique des citernes routières TC
- Nouvelles exigences pour les inspecteurs de citernes, les techniciens d'essai de citernes et les organismes de formation
- Essais de mesure d'épaisseur pour les citernes routières et les citernes amovibles
- Examen de la structure pour citernes routières TC 423
- Exigences relatives aux essais de pression pneumatique
- Exigences relatives au soudage pour les citernes routières et citernes amovibles TC

Un document présentant des outils pratiques de planification et d'intervention lors d'incident impliquant des marchandises dangereuses, qui est intitulé « Vous n'êtes pas seuls! », a également été préparé pour aider les premiers intervenants dans la planification et l'intervention lors d'incidents impliquant des marchandises dangereuses. Ce document présente trois types de feuilles de travail pratiques qui peuvent être adaptées aux besoins locaux.

INTERVENTION D'URGENCE

Guide des mesures d'urgence 2020

Le Guide des mesures d'urgence a été élaboré conjointement par Transports Canada, le Département des Transports des États-Unis et le Secrétariat aux Communications et aux Transports du Mexique avec l'aide du Centre d'information pour urgences chimiques (CIQUIME) de l'Argentine. Ce guide, conçu pour les incidents impliquant des marchandises dangereuses sur une autoroute ou une voie ferrée, aide les premiers intervenants à :

- reconnaître les dangers en fonction de la matière impliquée dans un incident de transport;
- se protéger et protéger le public lors de la phase d'intervention initiale de l'incident.

TRANSPORT EN COMMUN

PROGRAMME D'INFRASTRUCTURE INVESTIR DANS LE CANADA (PIIC)

À partir de 2016, plus de 180 milliards de dollars seront investis dans des projets d'infrastructure partout au pays par l'entremise du PIIC d'une durée de 12 ans. Le plan se déroulera en deux phases, la première étant axée sur la réparation et la modernisation des systèmes de transport public. Le plan a alloué 28,7 milliards de dollars aux transports publics, répartis comme suit :

- 3,4 millions de dollars sur trois ans du Budget de 2016;
- 20,1 milliards de dollars du volet Transport en commun du PIIC;
- Cinq milliards de dollars pour la Banque de l'infrastructure du Canada;
- 100 millions de dollars pour le Défi des villes intelligentes.

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

Plus de 13 milliards de dollars de financement ont été accordés à plus de 1 300 projets de transport en commun au Canada. Ces investissements ont permis de construire plus de 240 kilomètres de nouvelles lignes de transport public, de métro et de métro léger, et ont également contribué à l'achat de plus de 300 autobus zéro émission et à la création de près de 500 kilomètres de sentiers de transport actif, de pistes cyclables et piétonnes et de sentiers récréatifs.

En outre, le gouvernement du Canada s'est engagé à fournir un financement dans le cadre du PIIC aux projets qui soutiennent les petites villes et les collectivités rurales et nordiques, notamment :

- près de 700 000 $ de fonds fédéraux pour améliorer la flotte d'autobus traditionnels et adaptés des municipalités régionales du Cap-Breton;
- l'amélioration du système de transport en commun de Brandon, au Manitoba, en investissant dans un système amélioré de cartographie des itinéraires de transport adapté et de notification automatisée. Les fonds serviront également à améliorer la sécurité, notamment en installant des clôtures le long des zones à forte fréquentation piétonnière, et à connecter les stations au réseau à haut débit de la ville;
- l'achat de 12 nouveaux autobus dans la ville de St. Catherine's, en Ontario, pour accroître la fiabilité du système de transport en commun;
- le 30 septembre 2020, le financement de 30 projets dans le centre, le nord et le sud de l'Ontario a été annoncé, le financement fédéral totalisant plus de 23 millions de dollars. Les projets comprennent l'extension des flottes de bus, l'amélioration des équipements des stations et l'amélioration de l'accès des piétons et des cyclistes aux services de transport en commun.

Les municipalités de tout le pays utilisent ces fonds pour raccourcir les trajets, améliorer l'efficacité, réduire les émissions, faire croître l'économie du Canada et améliorer la vie générale des Canadiens.

Grands projets de transport en commun

Alors que nos centres urbains continuent de se développer, le besoin d'un système de transport en commun diversifié, fiable et efficace augmente en conséquence. Bien que la pandémie de COVID-19 ait entraîné une baisse à court terme de la fréquentation des modes de transport en commun, l'importance à long terme des investissements dans les projets de transport en commun est bien connue. Les travaux sur ces projets continuent de progresser, dont certains sont présentés ci-dessous :

Le Réseau express métropolitain

Le Réseau express métropolitain (REM) est le plus grand projet de transport en commun réalisé au Québec au cours des 50 dernières années. Il s'agit d'un réseau de train léger sur rail automatique qui s'étend sur 67 km de voies et qui comporte 26 stations. Intégré aux réseaux de transport en commun existants, le REM doublera presque la longueur des réseaux ferroviaires de Montréal et se connectera à des points névralgiques comme l'aéroport Montréal-Trudeau. Le réseau est également peu polluant, puisqu'il utilise 100 % d'énergie électrique.

Étape 2 du projet de train léger OC Transpo

La première phase de la Ligne de la Confédération est fonctionnelle à Ottawa depuis le 14 septembre 2019. La deuxième phase est en cours, et les travaux ont déjà commencé sur les trois extensions prévues de l'O-Train. Au total, 44 kilomètres de voies ferrées et 24 stations seront ajoutés dans le cadre de la deuxième phase, de sorte que 77 % des Ottaviens résideront à moins de cinq kilomètres d'un accès ferroviaire. Le coût total du projet est estimé à 4,657 milliards de dollars, dont un milliard de dollars provenant du gouvernement fédéral.

Projet de transport public à Kingston

Le 10 août 2020, le gouvernement du Canada a approuvé huit nouveaux projets de transport public à Kingston, en Ontario. Ces projets totalisent plus de 47 millions de dollars, avec un financement provenant des trois ordres de gouvernement. Plus de 17 millions seront fournis dans le cadre du plan d'infrastructure Investir dans le Canada. Les projets comprennent l'amélioration de l'accès des piétons et des cyclistes aux systèmes de transport en commun, ainsi que l'ajout de sept nouveaux autobus à la flotte. Le projet vise à améliorer la fiabilité et la qualité du système de transport en commun tout en réduisant les émissions.

FAITS SAILLANTS

- L'année 2020 a été difficile pour le réseau de transport en raison de nombreux événements, comme des blocages ferroviaires, une pandémie et un conflit de travail dans l'un des principaux ports du Canada. Malgré ces événements, les volumes de fret sont restés relativement élevés, ce qui a permis de récupérer la plupart des pertes subies en début d'année.
- En raison des restrictions de voyage imposées à l'échelle nationale et internationale pour contrôler la propagation de la COVID-19, le secteur du transport de passagers n'a pas connu de reprise significative, car le nombre de voyageurs est demeuré bien en dessous des niveaux de 2019 pour le secteur aérien.
- Le Canada continue d'avoir l'un des réseaux de transport parmi les plus sûrs et les plus sécuritaires au monde. Le nombre d'accidents est resté inférieur ou proche de la moyenne décennale pour tous les modes de transport.
- Les progrès réalisés en matière d'efficacité énergétique dans l'ensemble des modes de transport donnent des résultats prometteurs malgré une augmentation globale de 4 % des émissions de gaz à effet de serre de 2008 à 2017. Cette hausse est en grande partie attribuable à une augmentation importante du nombre de véhicules automobiles sur les routes.

MESURE DE PERFORMANCE

Un certain nombre de données et de paramètres sont utilisés pour surveiller et évaluer le débit et l'efficacité du réseau de transport au Canada. Les volumes de marchandises et de circulation indiquent le taux de fréquentation du réseau à l'échelle nationale et régionale. Des indicateurs temporels, tels que le temps de transit de bout en bout et l'indice de temps de déplacement, sont utilisés pour évaluer la fluidité du réseau et la compétitivité de la chaîne d'approvisionnement.

Outre les mesures d'efficacité, ce chapitre présente les indicateurs de performance environnementale du Canada, comme les émissions de gaz à effet de serre, ainsi que des indicateurs de la performance en matière de sûreté et de sécurité, comme les taux d'accidents.

Alors que ce chapitre présente un aperçu de la performance du réseau de transport canadien sur 2020, le Carrefour de données et d'information sur les transports publie un grand nombre d'indicateurs de trafic et de performance, qui sont mis à jour mensuellement.

TRANSPORT DE MARCHANDISES : APERÇU DES DÉFIS

Le réseau de transport a été confronté à des défis sans précédent en 2020. Après un début d'année difficile marqué par des blocages ferroviaires, une pandémie mondiale et une récession, le réseau a ensuite été mis à rude épreuve par des défis supplémentaires, comme un conflit de travail dans l'un des principaux ports du Canada et des blocages.

Malgré ces perturbations, le réseau fait preuve de résilience et a pu se rétablir rapidement et s'adapter à la hausse de la demande, ainsi qu'aux nouveaux protocoles de sécurité et procédures opérationnelles. À la fin de l'année, le volume des marchandises était revenu au niveau de 2019 dans certaines régions du pays et pour certains modes de transport.

Arrêté ministériel et blocages

Le mois de janvier 2020 a été marqué par des périodes de froid extrême dans tout l'Ouest canadien, ce qui a obligé les chemins de fer à imposer des restrictions de vitesse et de longueur des trains pour assurer la sécurité. Au début du mois de février, à la suite d'un déraillement d'un train transportant du pétrole brut en Saskatchewan, qui était le deuxième déraillement dans la même région en deux mois, le ministre des Transports, l'honorable Marc Garneau, a émis un arrêté ministériel sur les limites de vitesse pour les trains transportant des marchandises dangereuses.

Le temps de cycle pour les expéditions de marchandises dangereuses, comme le pétrole brut et le propane, a augmenté d'environ 30 à 50 % alors que la capacité du réseau a été réduite d'environ 15 à 20 %, avec des différences importantes entre les régions et les marchandises, car la réduction de la vitesse a eu des répercussions indirectes sur la circulation d'autres marchandises. Les déplacements des passagers ont également subi des répercussions, car VIA Rail utilise le même couloir.

Au début du mois de février, des blocages ferroviaires sont survenus à différents endroits du Canada, ce qui a mis au défi un réseau de transport déjà fragile. Les blocages ont duré environ un mois, et leurs répercussions sur le réseau ont été exacerbées par leur caractère aléatoire qui a empêché les intervenants d'élaborer une intervention coordonnée. Les blocages ont eu des répercussions majeures sur les déplacements des passagers, la logistique du transport des marchandises et les couloirs commerciaux.

Le CN a été contraint de fermer son réseau de l'Est, ce qui a entraîné d'énormes conséquences pour de nombreux secteurs de l'économie, puisque la circulation des marchandises et des voyageurs a été interrompue. En outre, les blocages ont empêché la circulation des trains transportant des aliments périssables, du chlore pour le traitement des eaux, du propane et des matières premières pour les fabricants. Les opérations portuaires sur les deux côtes ont également été touchées, en raison de la capacité de circulation limitée des marchandises sur le réseau. VIA Rail et le CN ont dû licencier temporairement environ 1 000 et 450 travailleurs, respectivement.

Pandémie de COVID-19

En mars et avril, l'imposition de mesures de santé publique dans tout le pays pour limiter la propagation de la COVID-19 a entraîné des perturbations spectaculaires des activités économiques, avec une chute de 11,3 % du PIB réel au deuxième trimestre, soit la plus forte baisse trimestrielle depuis le début de la série en 1961.

Ce déclin reflète la baisse marquée des dépenses des ménages, des investissements des entreprises et du commerce international en raison de la fermeture généralisée des entreprises non essentielles et des frontières, et des restrictions imposées à l'industrie du voyage et du tourisme. En avril, les exportations ont chuté de 29,7 % pour s'établir à 32,7 milliards de dollars, soit le plus faible niveau enregistré depuis plus de 10 ans. Toujours en avril, les importations ont diminué de 25,1 % pour se chiffrer à 35,9 milliards de dollars, une valeur n'ayant pas été observée depuis février 2011.

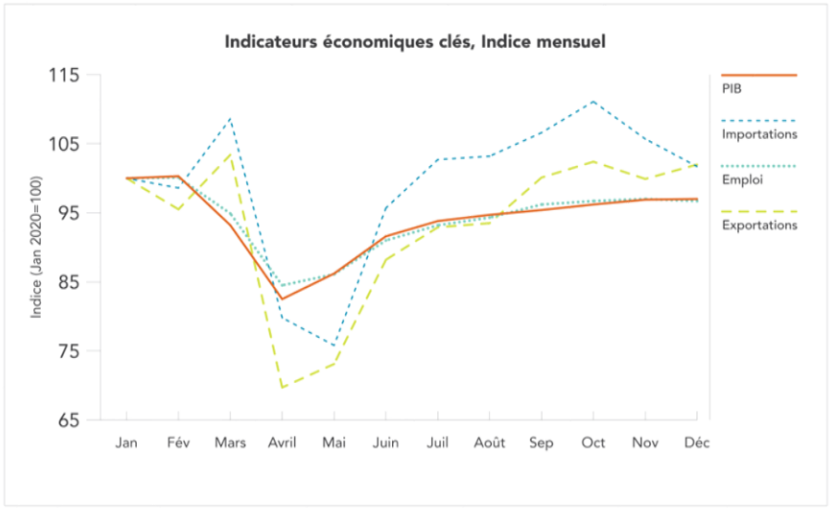
La fragilité de la situation économique a entraîné une baisse de la demande pour des services de transport dans l'ensemble du réseau, notamment pour les biens non essentiels et les produits énergétiques. En revanche, la demande pour des produits de base en vrac, notamment les céréales et la potasse, est restée élevée.

Au printemps, la résurgence de la Chine après les confinements obligatoires initiaux, de même que l'augmentation de la demande pour des biens durables et des fournitures médicales de la part des consommateurs, ont entraîné une hausse des volumes de conteneurs entrants, en particulier dans les ports occidentaux. À l'échelle mondiale, cela a entraîné un déséquilibre au niveau des conteneurs en raison de la forte demande de conteneurs. Les exportateurs canadiens ont eu du mal à obtenir des conteneurs vides pour les remplir de marchandises, comme des produits forestiers et des céréales. Cette situation a persisté pendant une bonne partie de l'année 2020, et les taux de fret des conteneurs ont augmenté à un point tel que certains transporteurs maritimes ont choisi d'exporter les conteneurs vides, pour un retour plus rapide des conteneurs en Asie.

Au cours de l'été, l'économie canadienne a commencé à se redresser. Au troisième trimestre, le produit intérieur brut du Canada a augmenté de 8,9 %. Les exportations de secteurs essentiels clés (comme les céréales, le bois, la potasse) et certaines importations (comme les machines, l'électronique, l'ameublement) ont connu une reprise vigoureuse. Le rebond de la demande au cours de l'été et de l'automne a entraîné une inadéquation entre la demande et l'accès aux services de transport, en particulier dans les régions septentrionales des provinces de l'Ouest, car les chemins de fer ont remis à profit leurs capacités pour répondre aux besoins des expéditeurs.

Grève au port de Montréal

Le réseau a connu différentes perturbations à la fin de l'été et au début de l'automne. En août, une grève des débardeurs au port de Montréal a eu d'importantes répercussions sur la fluidité de la porte d'entrée orientale et centrale. Le conflit de travail de 12 jours a perturbé la circulation des conteneurs, car les navires ont changé de cap pour décharger les conteneurs à Halifax au lieu de Montréal. Cela a eu des répercussions négatives importantes sur les volumes de marchandises manutentionnées au port de Montréal.



Source : Statistique Canada

Importations de conteneurs et expéditions de céréales

À l'automne, les volumes de conteneurs sur la côte ouest ont été plus élevés que d'habitude pour cette période de l'année. Cette situation a entraîné une certaine congestion des terminaux à conteneurs, les ports devant s'adapter à cette nouvelle réalité. La chaîne d'approvisionnement en céréales s'en est bien tirée : en effet, les expéditions ferroviaires de céréales ont augmenté de 18 % par rapport à l'année dernière pour le début de la campagne agricole (août à décembre).

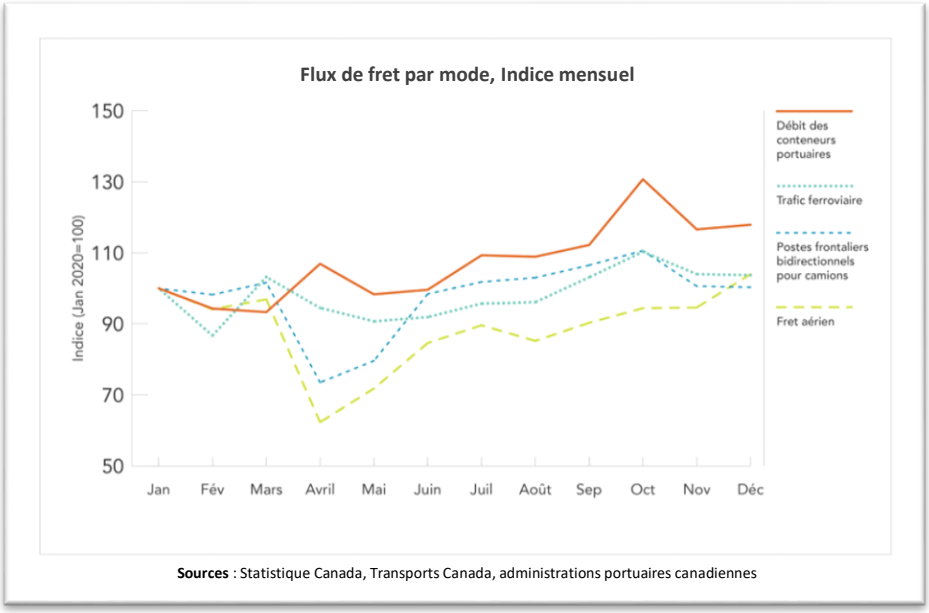
Un réseau de transport multimodal productif, concurrentiel et connecté peut offrir de meilleurs délais d'expédition, des coûts réduits et un transport du fret et des passagers plus fiable. En 2019, Transports Canada a lancé une étude sur les effets de la réglementation des transports sur les chaînes d'approvisionnement canadiennes. Avec cette étude, Transports Canada adopte une approche globale pour définir les goulots d'étranglement du transport de marchandises et saisir les occasions futures le long des principaux couloirs commerciaux du Canada. Cette initiative est l'une des 24 initiatives annoncées dans le cadre de la Feuille de route de l'Examen de la réglementation du secteur des transports.

TRANSPORT DE MARCHANDISES

VOLUMES ET PERFORMANCE PORTUAIRES

Malgré une pandémie mondiale, la récession qui s'est ensuivie et une augmentation de la demande, les volumes totaux de marchandises manutentionnées dans les 17 administrations portuaires canadiennes ont diminué de 0,5 % en 2020, passant de 348,1 millions de tonnes en 2019 à 346,3 millions de tonnes en 2020 (voir le graphique 4 ci-dessous et la carte 6 de l'annexe A).

Dans l'Ouest canadien, le port de Vancouver, le port le plus actif du Canada, a traité 0,9 % de tonnes de fret en plus en 2020 (145,5 millions de tonnes). Au premier trimestre 2020, les volumes de conteneurs et de vrac manutentionnés ont connu une forte baisse en raison des blocages ferroviaires, du ralentissement économique dans les pays asiatiques avec la mise en place de mesures pour contrôler la propagation de la COVID-19, ainsi que de la baisse de la demande nord-américaine en biens de consommation. Après la baisse initiale, des volumes plus élevés que d'habitude en automne et en hiver ont permis une reprise complète, grâce à de fortes hausses des produits céréaliers, de la potasse et des engrais ainsi que des produits pétroliers.



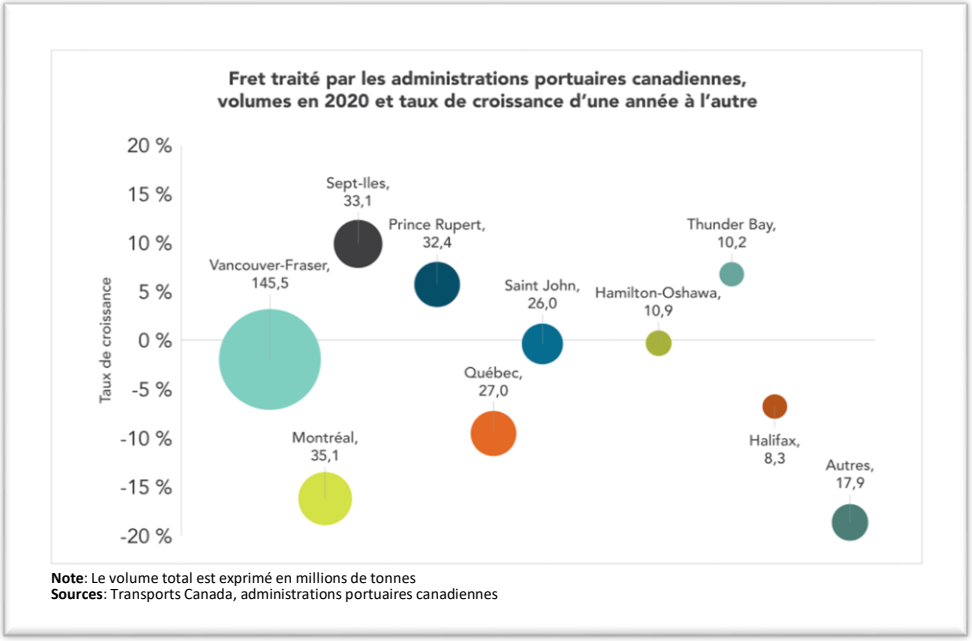
Sources : Statistique Canada, Transports Canada, administrations portuaires canadiennes

Le port de Prince Rupert, qui a connu des difficultés similaires à celles du port de Vancouver en début d'année, s'est redressé de manière plus importante et a traité 9 % de tonnes de fret en plus en 2020 (32,4 millions de tonnes), avec des augmentations significatives du charbon, des produits du bois et des céréales. La demande en charbon pour la production d'énergie en Asie a donné lieu à des exploitations minières dans l'Ouest canadien et à une augmentation du trafic ferroviaire vers Prince Rupert, qui a vu ses expéditions de charbon thermique augmenter de 67 % en 2020.

Au centre du Canada, le port de Montréal a manutentionné 13,5 % de tonnes de moins en 2020 (35,1 millions de tonnes). Cette baisse annuelle notable peut s'expliquer par différents événements et facteurs. Au début de l'année, les blocages ferroviaires ainsi que la baisse de la consommation et de la production mondiales due à la COVID ont eu des répercussions négatives sur les volumes de marchandises traités dans le port. Au cours de l'été, alors que l'économie commençait à se redresser, la grève au port de Montréal a frappé et a laissé place à de nouvelles baisses.

Dans la Voie maritime du Saint-Laurent, la quantité de marchandises et le nombre de transits de navires ont diminué en 2020, de 1,7 % et 6,8 % respectivement, ce qui fait suite aux baisses enregistrées en 2019. La baisse des cargaisons totale est due à une diminution importante du vrac liquide et sec ainsi que du minerai de fer.

Dans l'Est du Canada, une baisse de 4 % des tonnes manutentionnées a été enregistrée en 2020 au port de Halifax (8,3 millions de tonnes). Cette baisse est principalement due aux exportations de marchandises conteneurisées ainsi qu'aux importations non conteneurisées. Les volumes ont été faibles au cours de la première moitié de l'année, avec des baisses importantes d'une année sur l'autre, en raison de la faiblesse de la conjoncture économique et des blocages ferroviaires, mais ils ont été plus élevés que d'habitude au cours du dernier trimestre de l'année, ce qui a permis une reprise partielle.



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

PERFORMANCE DU TRAFIC FERROVIAIRE

En 2020, les chemins de fer ont transporté un total de 324,7 millions de tonnes, soit une baisse de 1,7 % par rapport à 2019 (voir la carte 6 de l'annexe A pour obtenir une représentation de la circulation ferroviaire au Canada).[8] Bien que le trafic ferroviaire ait été affecté en début d'année par les blocages et la pandémie de COVID-19, les volumes se sont redressés au cours de l'été et de l'automne permettant une reprise partielle.

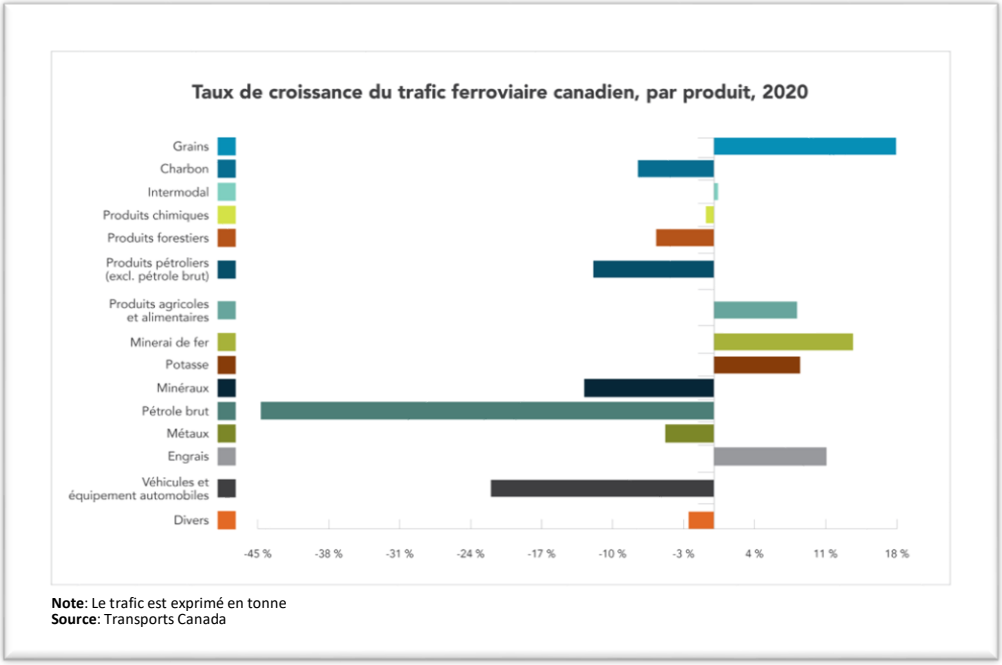
[8] Comprend à la fois les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale et les compagnies de chemin de fer de compétence provinciale qui ont un point de correspondance avec une compagnie de chemin de fer de compétence fédérale.

La baisse générale annuelle du trafic ferroviaire est due à la diminution importante des cargaisons de certaines marchandises.

- La baisse des livraisons de véhicules automobiles et des équipements (-22,0 %) est imputable à une diminution de la consommation en début d'année, ainsi qu'à l'imposition des mesures de santé publique et des restrictions de voyage qui ont réduit le besoin de véhicules personnels.
- Pour les produits pétroliers et le pétrole brut, les fortes baisses (-11,9 % et -44,7 %, respectivement) sont principalement dues à l'imposition de restrictions sur les voyages aériens, à la fermeture de la frontière entre les États-Unis et le Canada aux voyages non essentiels, ainsi qu'à une réduction des déplacements quotidiens au profit du télétravail.
- Les expéditions de charbon ont chuté (-7,5 %) en raison de l'élimination progressive des centrales thermiques au charbon au Canada. De plus, les exportations de charbon ont souffert des conséquences de la pandémie. Enfin, la fermeture du Terminal Neptune au port de Vancouver a également entraîné un recul des expéditions de charbon.
- La production et les exportations de produits forestiers ont toutes deux augmenté, ce qui montre que la baisse des expéditions ferroviaires de produits forestiers (-5,7 %) est probablement due à un changement de mode de transport du rail au camionnage.

Les expéditions de marchandises conteneurisées se sont fortement redressées après une première baisse, les consommateurs privilégiant les biens au détriment des services après le choc initial subi en mars et avril, et ont terminé l'année légèrement au-dessus des niveaux de 2019 (+0,4 %).

Certains secteurs (comme les céréales ou la potasse) se sont bien portés malgré les différentes limitations imposées cette année et ont su tirer profit de l'optimisation de l'utilisation des biens et de la performance de la chaîne d'approvisionnement. Les expéditions ferroviaires de céréales, d'engrais et de potasse ont été nettement plus élevées qu'en 2019 (+17,9 %, +11,1 % et +8,5 %, respectivement). La forte hausse du transport céréalier peut s'expliquer en grande partie par une importante récolte canadienne, ainsi qu'à des récoltes plus faibles sur les marchés concurrents. Les expéditions de potasse ont profité des règlements de contrats avec la Chine et des efforts déployés pour compenser la baisse des demandes des années précédentes.



Note: Le trafic est exprimé en tonne
Source: Transports Canada

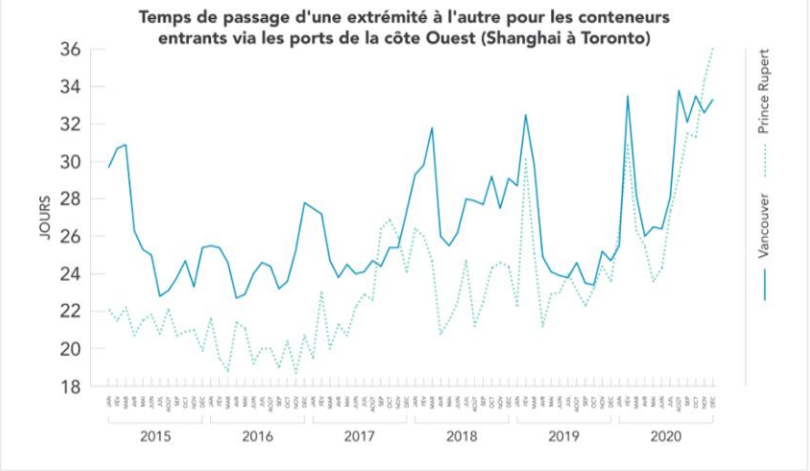
Des différences régionales ont été observées. Les expéditions ferroviaires totales dans l'Ouest canadien ont été inférieures de 1,4 % à celles de 2019, soutenues par la forte reprise des conteneurs d'importation et des exportations en vrac, tandis qu'elles ont été inférieures de 4 % dans l'est du Canada en raison de la forte baisse de la production dans le secteur de la fabrication canadiennes provoquée par la pandémie de COVID-19 et les blocages du réseau ferroviaire.

PERFORMANCE DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT DES CONTENEURS

Malgré la pandémie mondiale, le trafic total de conteneurs traités dans les ports de la côte ouest est resté stable par rapport à 2019. Le port de Vancouver a enregistré une augmentation des volumes totaux de conteneurs (+2,0 %), tandis que les volumes au port de Prince Rupert ont baissé de 5,7 %.

En raison d'une augmentation de la demande de biens de consommation en Amérique du Nord, les volumes de conteneurs entrants sont repartis en hausse au printemps, ce qui a entraîné un déséquilibre entre les conteneurs entrants et sortants. En période de forte demande de conteneurs, ceci a conduit des difficultés à faire remplir les conteneurs vides de marchandises d'exportation telles que des produits forestiers et des céréales. En outre, l'afflux de conteneurs entrants à la fin de 2020 a été beaucoup plus important que d'habitude, ce qui a eu une incidence sur la fluidité de la chaîne d'approvisionnement.

Au cours du premier semestre 2020, le temps de transit pour expédier un conteneur de Shanghai à Toronto par les ports de la côte ouest[9] était légèrement supérieur à la moyenne des trois dernières années, soit 27,3 jours en moyenne. Cependant, le temps de transit a atteint 32,0 jours au cours du second semestre, soit 6,5 jours de plus que la moyenne sur trois ans, car le réseau de transport a été touché par la hausse de la demande de biens de consommation, par un nombre de conteneurs supérieur à la normale dans les ports de l'Ouest canadien et par les mauvaises performances des transporteurs maritimes. Malgré une année volatile, le temps de transit de l'Ouest canadien est resté compétitif tout au long de l'année par rapport à d'autres ports américains, comme Los Angeles/Long Beach et Seattle/Tacoma.



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

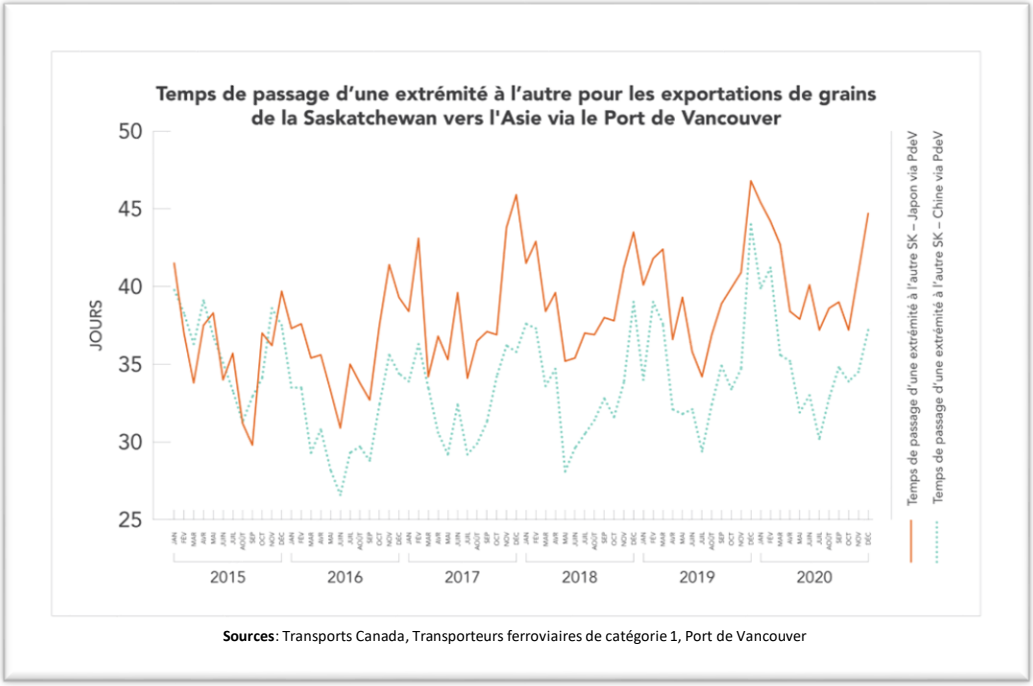
Sur la côte est du Canada, les volumes totaux de conteneurs ont diminué de 7,1 % par rapport à 2019. Les baisses les plus importantes ont été enregistrées au port de Halifax (-7,2 %) et au port de Montréal (-7,9 %), ce qui s'explique probablement par la baisse de l'activité économique causée par la pandémie, mais aussi la grève qui a paralysé le port de Montréal en août. En revanche, les volumes totaux de conteneurs ont augmenté au port de Saint John (+14,9 %), qui a bénéficié du détournement de certains navires du port de Montréal pendant la grève.

[9] La mesure de Transports Canada des temps de déplacement d'une extrémité à l'autre englobe le temps de déplacement océanique depuis les ports d'Asie et d'Europe, le temps passé dans le port canadien et le temps de déplacement sur terre (train et camion) vers les principales plaques intérieures de l'Amérique du Nord comme Toronto et Chicago.

La chaîne d'approvisionnement a été relativement fluide au cours du premier semestre de 2020, le temps de transit de bout en bout des conteneurs d'Anvers à Toronto, en passant par les ports de Montréal et de Halifax étant de 18,9 jours, soit à peine plus que la moyenne sur trois ans de 18,2 jours. Cependant, la grève au port de Montréal a fortement nui à la fluidité, le temps de transit atteignant 23,1 jours au second semestre, soit 5,5 jours de plus que la moyenne sur trois ans.

PERFORMANCE DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT DES CÉRÉALES DANS L'OUEST

Dans l'Ouest canadien, les ressources en cultures agricoles (production et report des stocks) ont atteint 85,7 millions de tonnes pour la campagne agricole 2020-2021. Ce chiffre est légèrement supérieur à l'offre de 2019-2020 qui s'élevait à 85,1 millions de tonnes. La campagne agricole actuelle a enregistré un rendement plus élevé que prévu (la production ayant augmenté de 3,6 %) et des stocks de report moins importants (-20,7 %) par rapport à la campagne 2019-2020. L'abondance des récoltes a continué d'exercer des pressions saisonnières importantes sur le réseau de transport à l'approche des mois d'automne et d'hiver.



Sources: Transports Canada, Transporteurs ferroviaires de catégorie 1, Port de Vancouver

Du mois d'août (soit le début de la campagne agricole) au mois de décembre 2020, les volumes de céréales expédiés depuis les Prairies ont fortement augmenté (+18 %), ainsi que les exportations en provenance des ports de l'Ouest (+36 %) par rapport à la même période l'an dernier. Ces augmentations s'expliquent en partie par une récolte plus précoce que d'habitude, mais aussi par une envolée de la demande mondiale pour les produits agricoles canadiens. Les transporteurs ferroviaires disposaient également d'une plus grande capacité de transport des céréales en raison de la baisse de la demande d'expédition des autres marchandises.

Au début de la campagne agricole, les zones d'ancrage sur la côte ouest étaient peu utilisées ce qui indique que la chaîne d'approvisionnement était fluide dans cette région. Cependant, en novembre 2020, il y a eu une hausse de l'ancrage dans les eaux du port de Vancouver et dans les îles Gulf, avec jusqu'à 87 % des ancrages s occupés, et plus de 30 navires céréaliers ancrés. Cela correspond à un ralentissement des exportations de marchandises transportées par train vers les ports et à une augmentation des arrivées par bateau. Après ce pic, le taux d'occupation est descendu à 53 % à la fin décembre, mois au cours duquel moins de 20 navires céréaliers avaient jeté l'ancre.

Dans l'ensemble, la chaîne d'approvisionnement des céréales est restée relativement fluide jusqu'au début de la campagne agricole 2020-2021 (d'août à décembre), en dépit d'une hausse des quantités de céréales transportées dans l'Ouest canadien au cours de cette période. Le temps de transit de bout en bout des céréales en provenance de la Saskatchewan vers l'Asie via le port de Vancouver est resté stable par rapport à la moyenne sur trois ans. De la Saskatchewan à la Chine, le temps de transit moyen était de 40,1 jours, tandis qu'il fallait 34,6 jours pour expédier des céréales de la Saskatchewan au Japon. Les temps de transit ont atteint un pic en décembre 2020, tout en restant inférieurs à la moyenne sur trois ans, tant vers la Chine que vers le Japon.

PERFORMANCE DU FRET AÉRIEN

En 2020, les transporteurs aériens canadiens et étrangers ont chargé et déchargé environ 1,18 million de tonnes de fret dans les aéroports du Canada. Cela représente une baisse de 17,4 % par rapport à 2019.

Les trois aéroports les plus actifs en matière de fret aérien étaient l'aéroport international Pearson de Toronto (302,7 milliers de tonnes, soit 35 % de moins qu'en 2019), l'aéroport international de Vancouver (230,1 milliers de tonnes, soit 21,3 % de moins qu'en 2019) et l'aéroport international de Hamilton (123,4 milliers de tonnes, soit 24,9 % de plus qu'en 2019).

Alors que le secteur a connu un déclin général en 2020, l'importation de certains biens a enregistré une croissance sans précédent. La hausse des importations de certains biens est directement liée la pandémie mondiale, comme les produits pharmaceutiques (y compris les vaccins), qui ont augmenté de 4,9 %, et les textiles (y compris les masques) qui ont connu une augmentation impressionnante de 6 604 %.

CIRCULATION ET PERFORMANCE TRANSFRONTALIÈRE

Le volume des marchandises acheminées par camion a chuté en 2020 (-7,8 %), avec 10,1 millions de mouvements bidirectionnels de camions aux points frontaliers entre le Canada et les États-Unis, contre 10,9 millions en 2019 (voir la carte 8 à l'annex A). Il était également inférieur à la moyenne sur 3 ans (-8,7 %). Malgré l'imposition de mesures de santé publique plus strictes, le passage de camions à la frontière était presque entièrement revenu à un niveau normal à la fin de l'année, proche du niveau de 2019. Le camionnage a été considéré comme un service essentiel par les gouvernements, ce qui a permis à l'industrie de poursuivre ses activités. En outre, le déplacement des habitudes de consommation des services vers les biens a eu un effet positif sur la demande de transport de marchandises.

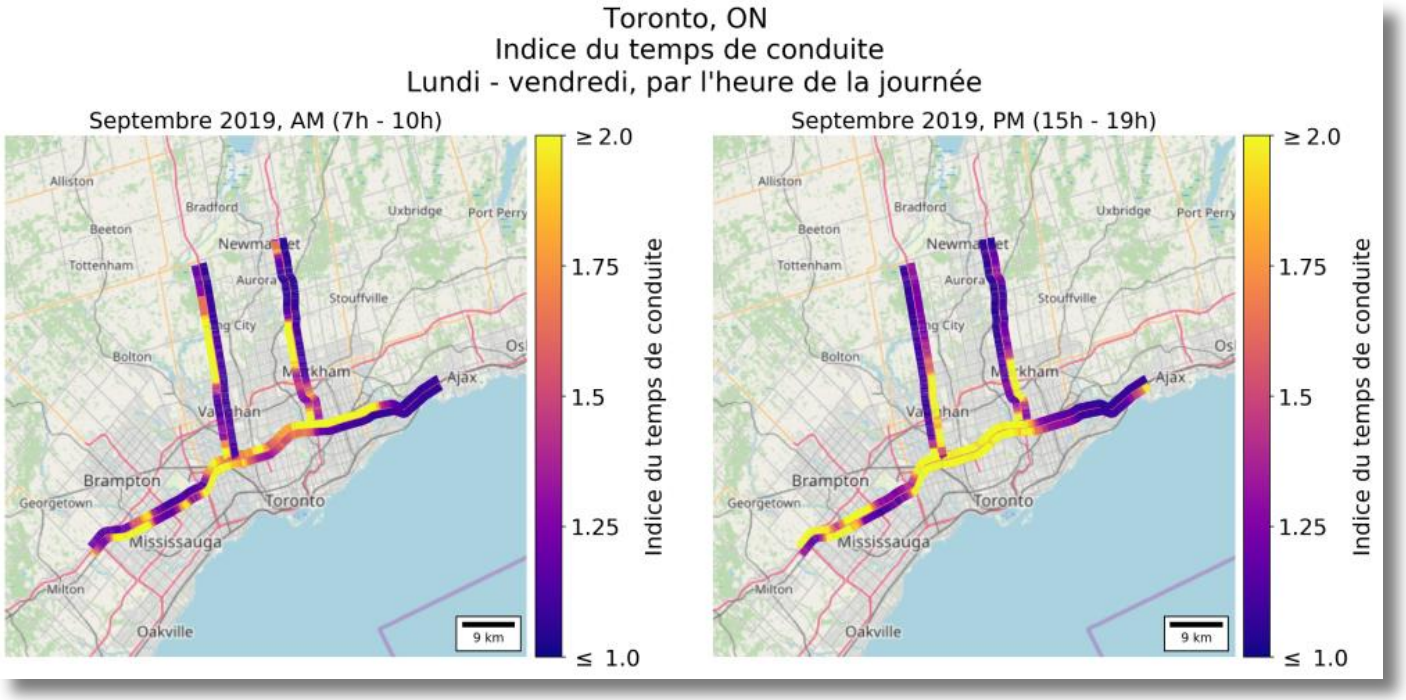
En raison de la baisse de la circulation des camions, les temps d'attente des camions en direction du sud à la plupart des 15 principaux postes frontaliers ont diminué en 2020. Le temps d'attente médian à ces 15 postes frontaliers pour les camions en direction du sud était de 10,1 minutes, ce qui représente une amélioration de 15,3 % par rapport à la moyenne sur trois ans ou 1,9 minute de moins.

Seuls Fort Erie (Ontario), St. Stephen (Nouveau-Brunswick) et Pacific Highway (Colombie-Britannique) ont enregistré un temps d'attente moyen pour les camions en direction du sud qui était supérieur à la moyenne historique sur trois ans. Pacific Highway, en Colombie-Britannique, et Lansdowne, en Ontario, ont connu les plus longs temps d'attente à la frontière pour les camions en direction du sud en 2020.

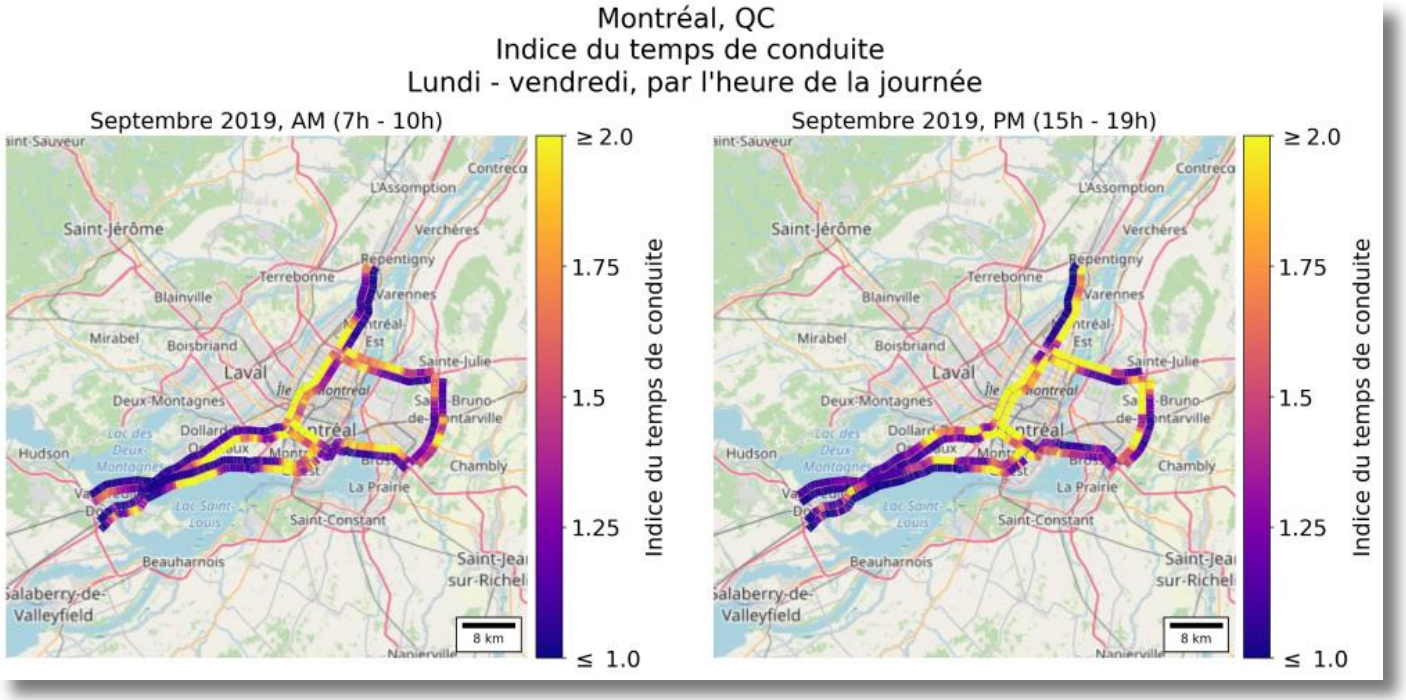
MOBILITÉ URBAINE

Compte tenu de l'ordre de rester à la maison imposé pour lutter contre la COVID-19 à partir de mars 2020, la circulation dans les zones urbaines du pays a considérablement réduit. En avril 2020, le trafic était tellement faible qu'on pouvait essentiellement parler de circulation fluide sur les principales routes et autoroutes du pays. En septembre, alors que chaque province procédait à des réouvertures partielles à des rythmes différents, on a commencé à observer de nouveau des points de congestion routière, mais à des niveaux inférieurs à ceux de l'année précédente.

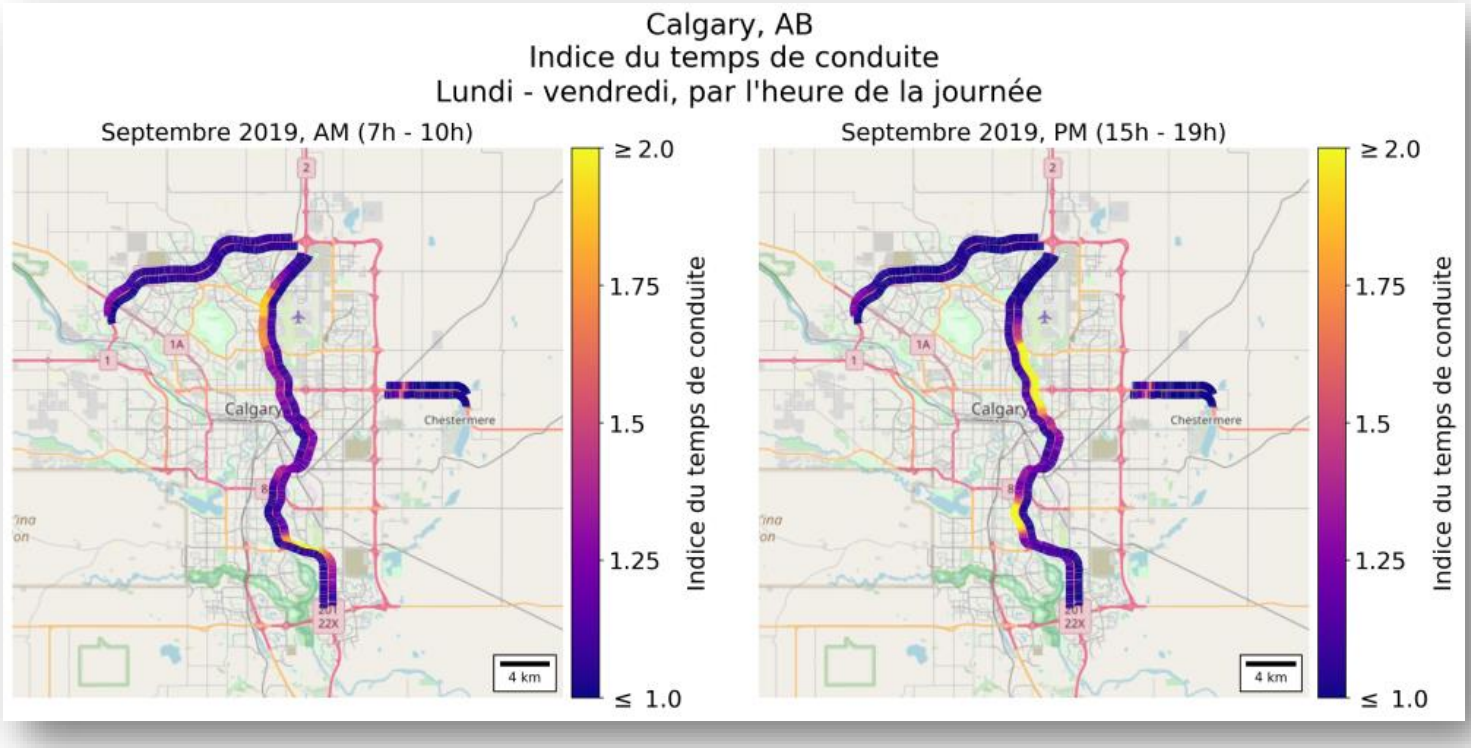
En 2019, l'autoroute 401 à Toronto figurait parmi les corridors urbains les plus encombrés du Canada, avec des temps de déplacement moyens en période de pointe jusqu'à 275 % plus longs sur certains tronçons par rapport à des conditions fluides. En septembre 2020, les temps de déplacement en période de pointe avaient diminué de 26 % en moyenne par rapport à 2019, et la congestion moyenne restait inférieure aux niveaux jugés « critiques ».

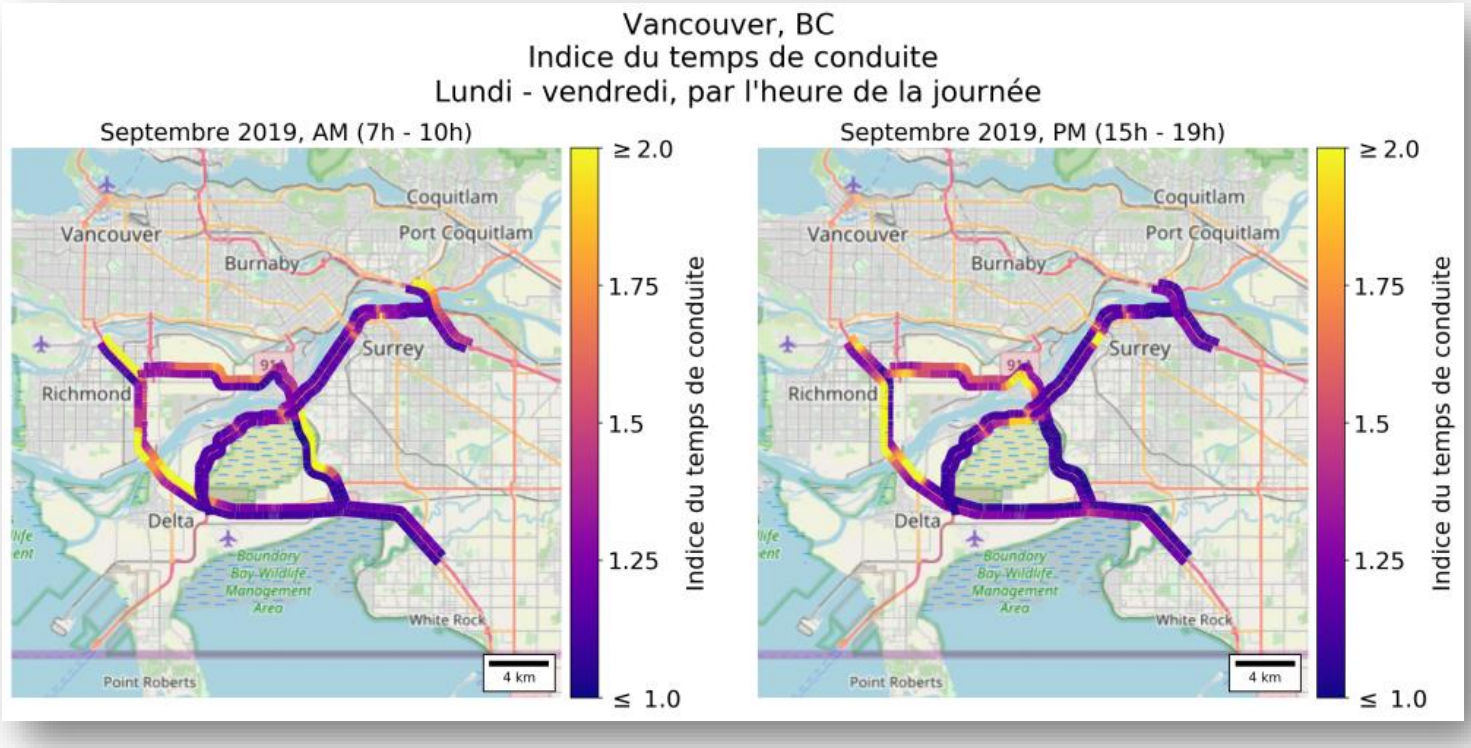


À Montréal, l'autoroute A-40 en direction de l'ouest a connu une diminution moyenne de 33 % du temps de déplacement entre le boulevard Décarie et l'autoroute A-25 de septembre 2019 à septembre 2020. Malgré la pandémie, la circulation urbaine en période de pointe à Montréal se caractérisait par un temps de déplacement moyen jusqu'à deux fois plus long sur certaines autoroutes en septembre 2020 que dans les conditions fluides.



Dans l'Ouest canadien, le corridor Calgary-Edmonton continue d'être l'un des plus utilisés par le trafic passagers et commercial. À Calgary, la durée des trajets en période de pointe en septembre sur l'autoroute 2 en direction du nord a diminué de 26 % par rapport au mois correspondant de l'année précédente. À Vancouver, l'autoroute 99 en direction sud a connu une baisse moyenne de 33 % du temps de trajet en période de pointe de septembre 2019 à septembre 2020.





Au quatrième trimestre 2020, l'indice de temps de déplacement à la grandeur du pays a recommencé à baisser, en raison de l'aggravation de la pandémie de COVID-19 causée par l'apparition de la deuxième vague. Les ordres successifs de rester à la maison et les fermetures d'entreprises ont provoqué une réduction de la congestion routière dans les principales zones urbaines pour atteindre des niveaux précédemment observés au printemps-été 2020. L'autoroute 401 en direction de l'ouest de Toronto a enregistré un indice de temps de déplacement de 1,4 l'après-midi en décembre 2020, soit une réduction de 24 % par rapport à 2019. L'autoroute 40 en direction de l'est à travers le centre-ville de Montréal a connu un indice de temps de déplacement de 2,0 en après-midi en décembre 2020, soit une baisse de 20 % par rapport à 2019.

PARTENARIATS ET COLLABORATION

Transports Canada investit dans des projets de partenariats multipartites consacrés à la collecte de données et à la visibilité de la chaîne d'approvisionnement afin de favoriser un dialogue régional fondé sur des données probantes, de promouvoir l'optimisation des capacités existantes et de soutenir la planification et la coordination des investissements privés et publics. Au cours de la dernière décennie, Transports Canada a collaboré avec des partenaires du gouvernement et de l'industrie, notamment les administrations portuaires canadiennes, les compagnies des chemins de fer et les expéditeurs, afin d'améliorer la visibilité des données et les connaissances sur la fluidité et la fiabilité des chaînes d'approvisionnement.

Par exemple, le Ministère aide, entre autres, les autorités portuaires et ferroviaires à planifier leurs opérations et à en assurer la fluidité en communiquant à l'Agence des services frontaliers du Canada des renseignements stratégiques sur les arrivées des marchandises conteneurisées à destination de certains ports canadiens.

PROJETS DE VISIBILITÉ DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT

Fort du succès du projet pilote mené au port de Vancouver, Transports Canada a investi un montant supplémentaire de 6 millions de dollars dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux afin d'aider le port de Vancouver, le port de Prince Rupert et d'autres partenaires de la porte d'entrée du Pacifique à accroître la visibilité des autres modes de transport et marchandises dans le cadre du Programme de visibilité de la chaîne d'approvisionnement de la côte ouest. Le programme permettra d'éclairer les décisions prises quant aux investissements dans les infrastructures, aux politiques et aux activités courantes.

Transports Canada reconnaît également la nécessité d'aider à stimuler la productivité, la compétitivité et la fluidité des corridors commerciaux dans le contexte urbain. À cet effet, le Ministère travaille avec des partenaires à la mise en place d'initiatives sur la visibilité de la chaîne d'approvisionnement dans la région du Grand Toronto et de Hamilton en Ontario. À l'aide d'un ensemble de données publiques et privées, le Smart Freight Centre, la Chambre de commerce de la région de Toronto, l'autorité portuaire de Hamilton Oshawa et le McMaster Institute of Transportation and Logistics (Fluid Intelligence) ont chacun lancé des projets individuels (en collaboration avec de multiples partenaires) axés sur la mobilité urbaine, le fret aérien et le commerce et le transport maritimes.

Les initiatives sur la visibilité de la chaîne d'approvisionnement menées en Ontario sont uniques en ce sens que chacune des trois organisations clés est responsable d'un ensemble spécifique de renseignements sur les transports publics ou privés, pertinents pour leurs domaines distincts de recherche, d'analyse et de collaboration, et met en œuvre des initiatives qui serviront à améliorer les chaînes d'approvisionnement dans la région, en plus d'enrichir les sources de données du Centre canadien de données sur les transports de Statistique Canada.

TABLE RONDE SUR LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT DES PRODUITS DE BASE

La collaboration entre les intervenants de l'industrie est essentielle, afin d'assurer l'efficacité du réseau de transport. À cette fin, la table ronde sur la chaîne d'approvisionnement des produits de base réunit plus de 150 acteurs de l'industrie du transport ferroviaire tels que des producteurs, des expéditeurs, des fournisseurs de services et d'autres partenaires de la chaîne d'approvisionnement impliqués dans le transport de marchandises par rail pour cerner et résoudre les problèmes liés au réseau de transport. Il s'agit d'un forum national de discussion inclusif axé sur la résilience, l'efficience et l'efficacité du réseau canadien de transport ferroviaire des marchandises. Sous l'égide de Transports Canada, les réunions rassemblent des participants qui prennent une part active à l'élaboration, entre autres, des ordres du jour des réunions et des exposés présentés pendant ces rencontres. La table ronde se concentre sur les besoins des intervenants du secteur des transports.

Depuis 2014, les membres se réunissent deux fois par an. Mais en 2020, Transports Canada a organisé la tenue de cinq réunions, toutes virtuelles, en réponse aux besoins des acteurs de la chaîne d'approvisionnement qui tentaient de s'adapter aux conséquences de la pandémie de COVID-19, ainsi qu'aux autres perturbations et défis qui ont suivi, comme la pénurie de conteneurs pour les exportations, les conditions hivernales, les blocages et les grèves.

Entre autres choses, Transports Canada, les compagnies ferroviaires, les expéditeurs et les intervenants du secteur maritime ont fait des présentations et échangé des idées sur la performance de leurs chaînes d'approvisionnement et les défis auxquelles elles sont confrontées, les projections économiques et la demande à venir en matière de services de transport, ainsi que les mesures d'atténuation à prendre pour limiter les perturbations. En 2020, le ministre des Transports, le sous-ministre et le sous-ministre délégué de Transports Canada ont chacun assisté séparément à une réunion et échangé avec les participants. Ce dialogue franc et constructif qui s'est instauré entre les participants et les représentants de Transports Canada a permis d'améliorer la surveillance, la planification et la coordination entre les partenaires de la chaîne d'approvisionnement et, par la même occasion, de favoriser la livraison dans les délais établis des biens essentiels et des biens de consommation, ainsi que les exportations de marchandises canadiennes, l'objectif étant de venir en aide à l'économie canadienne et de lutter contre la pandémie de COVID-19.

FLUX DE TRAFIC DES PASSAGERS

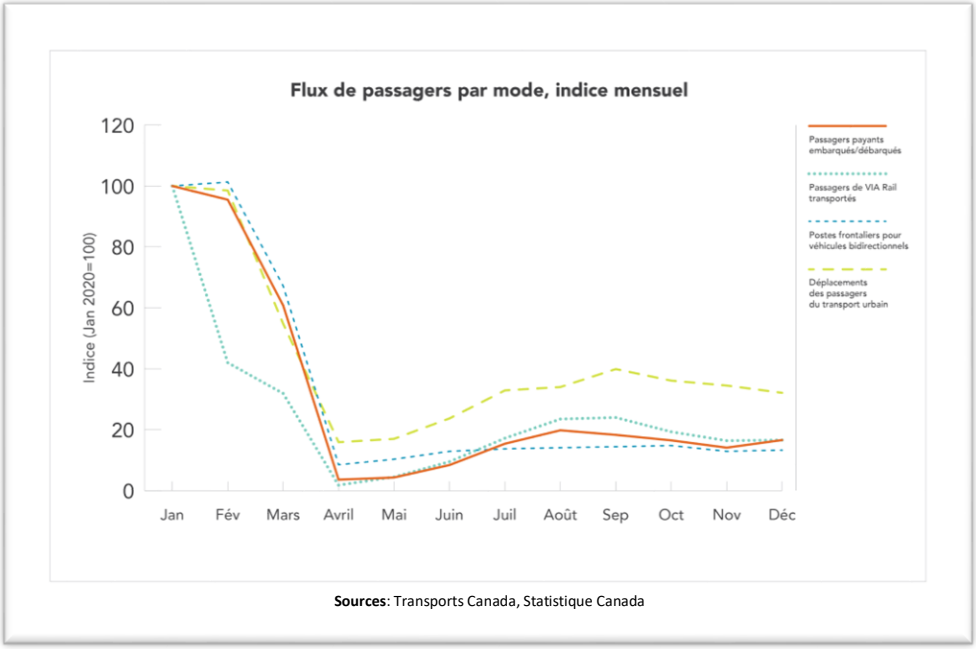
En 2020, tous les modes de transport de passagers ont été confrontés à d'énormes défis qui ont conduit à une baisse spectaculaire de la circulation de passagers et à l'absence de reprise significative. La pandémie de COVID-19, mais plus particulièrement les restrictions mises en place par les différents niveaux de gouvernement pour limiter sa propagation, ont profondément modifié les habitudes de voyage. Le transport aérien a été le secteur le plus touché, ainsi que le secteur des croisières qui a souffert d'une interdiction en 2020. En revanche, les transports publics, qui sont utilisés par de nombreux travailleurs essentiels au Canada, parviennent de nouveau à attirer une part importante de leur clientèle perdue au cours du second semestre de 2020.

FLUX ET PERFORMANCE DU SECTEUR AÉRIEN

Le secteur du transport aérien de passagers a été durement touché par la pandémie de COVID-19. Il y a eu de légers progrès au cours de l'année, mais la reprise de ce secteur a été lente au Canada. En comparaison, la reprise aux États-Unis a été plus importante, principalement en raison de l'étendue du marché des vols intérieurs.

Avec la pandémie et les restrictions en place pour la contrôler, les aéroports canadiens ont accueilli environ 45,6 millions de passagers. Cela représente une forte baisse de 71,8 % par rapport à 2019 (voir la carte 8 de l'annexe A pour en savoir plus sur les flux de passagers dans les principaux aéroports canadiens).

Cette baisse de la demande a fragilisé les transporteurs aériens, les obligeant à recourir à des tactiques de réduction des coûts qui n'ont que peu atténué les conséquences. De nombreuses compagnies aériennes ont dû réduire leurs services dans tous les domaines, ce qui risque d'isoler les communautés qui n'ont pas d'autres moyens de se rendre dans les grandes villes. Plus de 140 communautés éloignées dépendent actuellement du transport aérien pour être reliées aux grands centres.



En 2020, le secteur aérien a desservi :

- 28,4 millions de passagers sur les liaisons intérieures (69,3 % de moins qu'en 2019).
- 7 millions de passagers à bord de vols entre le Canada et les États-Unis (78,1 % de moins qu'en 2019).
- 10 millions de passagers à bord d'autres vols internationaux (72,8 % de moins qu'en 2019).

Environ 89,4 % (40,7 millions) du trafic aérien total de passagers a été géré dans les 20 principaux aéroports du Canada.

- L'aéroport international Pearson de Toronto a accueilli 12,9 millions de passagers (baisse annuelle de 73,7 %), ce qui représente 28,3 % du trafic aérien national de passagers.
- L'aéroport international de Vancouver a accueilli 7 millions de passagers (baisse annuelle de 72,2 %), représentant 15,5 % du trafic aérien national de passagers.
- L'aéroport international de Montréal-Trudeau a desservi 5,1 millions de passagers (baisse annuelle de 73,3 %), ce qui représente 11,3 % du trafic aérien national de passagers.

Le *Règlement sur les données de performance du transport aérien* est entré en vigueur en décembre 2019. Il a trois objectifs :

- Aider à évaluer et à surveiller l'efficacité du Règlement sur la protection des passagers aériens de l'Office des transports du Canada.
- Évaluer et surveiller l'expérience des passagers aériens tout en appuyant une prise de décisions en matière de politique axée sur les faits.
- Suivre les tendances au sein de l'industrie et éclairer la prise de décisions des consommateurs grâce à la publication, par le Centre canadien de données sur les transports, d'une sélection de statistiques de performance.

Ces règlements exigent des transporteurs aériens qu'ils remettent des rapports de performance opérationnelle, incluant des données relatives à la ponctualité (départs, arrivées, annulations et causes des retards), aux retards sur l'aire de trafic, aux refus d'embarquement, aux bagages et aux plaintes.

SECTEUR MARITIME

Au début de la pandémie, des foyers d'éclosion de la COVID-19 se sont déclarés dans plusieurs navires de croisière à travers le monde, ce qui a finalement conduit à la suspension des croisières au Canada. En réponse, la circulation de navires de croisière était inexistante dans les principaux ports du Canada en 2020. L'interdiction faite aux navires de croisière d'entrer dans les ports canadiens est actuellement prolongée jusqu'au 28 février 2022.

Les traversiers ont également été touchés par les restrictions imposées par plusieurs ordres de gouvernement. Bien que la majorité des traversiers nationaux soient toujours en activité, le volume de circulation a considérablement diminué, car ils s'adaptent aux mesures de distanciation physique, aux limites de passagers et aux ajustements des niveaux de service.

En 2020, BC Ferries a transporté 13 972 264 passagers, soit 37,4 % de moins qu'en 2019. Le nombre de passagers transportés entre le 1er avril et le 31 décembre révèle une baisse encore plus importante du nombre de passagers, soit 42,1 %.

Les traversiers internationaux sont confrontés à un processus de relance complexe, et même si certains ont continué d'offrir des services au premier trimestre 2020, la plupart d'entre eux ont cessé leurs activités à la suite de l'entrée en vigueur de restrictions supplémentaires interdisant les voyages non essentiels à l'étranger. Toutefois, un traversier international est resté en service tout au long de l'année 2020, mais à un rythme fortement réduit. Il s'agit du traversier entre St-Pierre-et-Miquelon, en France et Newport, à Terre-Neuve-et-Labrador.

SECTEUR FERROVIAIRE

La pandémie de COVID-19 a eu des répercussions considérables sur la quantité de voyageurs dans les trains. Le trafic annuel de passagers de VIA Rail a diminué de 76,8 % pour atteindre environ 1,2 million en 2020. Le corridor Québec-Windsor, historiquement la partie la plus achalandée du réseau de VIA Rail, a connu une baisse de 77,1 % par rapport à 2019, avec seulement 1,1 million de passagers.

La pandémie a également entraîné la suspension de nombreuses liaisons importantes dans tout le Canada. Parmi les liaisons suspendues, on compte certaines liaisons populaires comme Vancouver-Toronto et d'autres moins fréquentées comme Windsor-Churchill. Dans ce contexte, VIA Rail a choisi de profiter de cette interruption de service pour accélérer les programmes d'inspection et de réparation.

En 2020, 13 milliers de passagers ont utilisé les transporteurs ferroviaires pour franchir les points frontaliers entre le Canada et les États-Unis, soit un recul de 93,6 % par rapport à 2019. Le nombre de voyageurs entrant ou revenant au Canada par train en janvier 2020 était de 11,7 % supérieur à celui de janvier 2019. Pour les mois de février et de mars 2020, le nombre de voyageurs avait baissé de 51,1 % par rapport à la même période en 2019. Pendant le reste de l'année, aucun voyageur n'est entré au pays ou n'en est sorti par voie ferroviaire.

SECTEUR ROUTIER

Contrairement à la circulation des véhicules commerciaux, le nombre d'aller-retour de véhicules de tourisme enregistrés aux postes frontaliers canado-américains en 2020 a diminué de 76 % par rapport à 2019, tombant à 12,9 millions. L'imposition de restrictions sur les services non essentiels explique cette baisse de la fréquentation et l'absence de reprise significative. En décembre 2020, le nombre d'aller-retour de véhicules de tourisme était encore inférieur de 89 % à celui de décembre 2019.

L'indice de temps de déplacement présenté dans la section consacrée au fret est également un bon indicateur de la performance du secteur du transport de passagers, des valeurs plus élevées indiquant une augmentation de la circulation et de la congestion sur le réseau routier urbain, qui est utilisé à la fois par les véhicules de transport de marchandises et par les voitures particulières.

SECTEUR DU TRANSPORT PUBLIC

La fréquentation des transports en commun a fortement chuté tout au long de l'année 2020. En 2020, les réseaux de transport en commun ont transporté environ 849 millions de passagers, soit une baisse de 55 % par rapport à 2019.

Au début de la pandémie, la baisse de la fréquentation était beaucoup plus importante, atteignant plus de 90 %. Le secteur a commencé à se rétablir pendant l'été, lorsque les cas quotidiens de COVID-19 étaient faibles, avec des mois consécutifs de hausse de juin à septembre. Après ce rebond, la fréquentation a de nouveau baissé lorsque le pays est entré dans la deuxième vague de contamination. Décembre a été le dixième mois de baisse par rapport à l'année précédente, les réseaux ayant transporté 52,5 millions de passagers, soit une diminution de 65,8 % par rapport à décembre 2019.

La reprise s'est produite différemment d'une région à l'autre du Canada. Au Québec et en Ontario, l'achalandage a diminué de 79 %, passant de 161 millions de passagers en février à 26 millions en avril. La région a terminé l'année avec 33 millions d'usagers en décembre, soit une baisse de 69 % en glissement annuel.

Les provinces et territoires de l'Ouest ont connu une évolution similaire à celle du Québec et de l'Ontario, le nombre d'usagers ayant également diminué de 79 % au début de la pandémie. On a enregistré une baisse de 60 % des passagers par rapport à la même période en 2019.

Les provinces de l'Atlantique ont vu le nombre d'usagers chuter de 77 %, passant de 2,6 millions de trajets de voyageurs en février à 600 000 en avril. Depuis, l'achalandage est passé à 1,3 million de trajets en décembre, soit 48 % de son niveau d'avant la pandémie. La reprise d'activité a été la plus grande dans la région atlantique.

Les agences de transport en commun ont pris des mesures pour s'adapter à la situation. Par exemple, en Ontario, le réseau Go Transit de Metrolinx a connu une baisse de la fréquentation de plus de 90 %. La société de transport s'est adaptée en réduisant la fréquence de certaines liaisons comme la ligne express qui relie la gare Union de Toronto à l'aéroport Pearson de Toronto et en remplaçant les lignes les plus touchées par des autobus.

TRANSPORTS SÛRS ET SÉCURITAIRES

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

SECTEUR AÉRIEN

En 2020, 144 accidents d'avion (en vertu du *Règlement de l'aviation canadien*) mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada ont été enregistrés, en baisse de 28 % par rapport à la moyenne des dix dernières années. Ces accidents ont entraîné la mort de 13 personnes, un chiffre en baisse par rapport aux 54 décès enregistrés en 2019.

En 2020, le Canada a poursuivi ses mesures en vue de faciliter la circulation des marchandises et des voyageurs légitimes par avion, sans pour autant compromettre le haut niveau de sûreté aérienne du Canada. L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien a contrôlé plus de 65 millions de passagers ainsi que leurs effets personnels en partance des aéroports canadiens.

SECTEUR MARITIME

Le Canada a un excellent bilan de sécurité et de sûreté dans le domaine du transport maritime. Si l'on tient compte des milliers de navires présents dans les eaux canadiennes, le nombre d'accidents est relativement faible. En 2020, il y a eu 215 accidents à signaler impliquant au moins un navire immatriculé au Canada, un chiffre en baisse par rapport à la moyenne décennale de 234.[10]

SECTEUR FERROVIAIRE

En 2020, il y a eu environ 965 accidents ferroviaires, soit une baisse 23,2 % par rapport à 2019. Ces accidents ont fait 59 morts, soit une baisse de 19,2 % par rapport à la moyenne des dix dernières années.[11] Les accidents liés aux marchandises dangereuses ont baissé de 52,1 %, pour atteindre 81.

SECTEUR ROUTIER

En 2019, le nombre d'accidents de la route a diminué d'environ 9 % par rapport à 2014, malgré une hausse significative du nombre de conducteurs titulaires d'un permis, de véhicules immatriculés et de véhicules-kilomètres parcourus. Le taux de mortalité au Canada pour 10 000 véhicules automobiles immatriculés était de 0,69 en 2019, un taux relativement stable ces dernières années, mais nettement inférieur (-35 %) à celui de la décennie précédente.[12]

TRANSPORTS ÉCOLOGIQUES

Dans l'ensemble, les émissions de gaz à effet de serre liées au transport ont augmenté de 15 % au cours de la dernière décennie (de 2009 à 2018). Le Rapport d'inventaire national du Canada 1990-2018 indique une réduction des émissions attribuables au transport maritime et une augmentation des émissions des secteurs de l'aviation et du transport routier (voir le graphique 8). Pour consulter les dernières estimations historiques des émissions du Canada, y compris celles du transport, veuillez consulter la page à l'adresse https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/changements-climatiques/emissions-gaz-effet-serre/inventaire.html.

SECTEUR AÉRIEN

En 2018, le marché intérieur de l'aviation a émis 8,1 mégatonnes d'équivalent en dioxyde de carbone. Cela représente 4,4 % des émissions de gaz à effet de serre liées au transport intérieur. Bien que les émissions dues au transport aérien aient augmenté depuis 2005 en raison de l'accroissement du trafic, les rapports établis dans le cadre du *Plan d'action du Canada pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation* font état d'une amélioration constante du performance des transporteurs aériens en matière d'intensité des émissions, à savoir une amélioration annuelle moyenne de 2 % ou une amélioration cumulative de 18,4 % de 2008 à 2018. Entre 2017 et 2018, les transporteurs aériens canadiens ont globalement amélioré leur bilan énergétique de 3,3 %.[13]

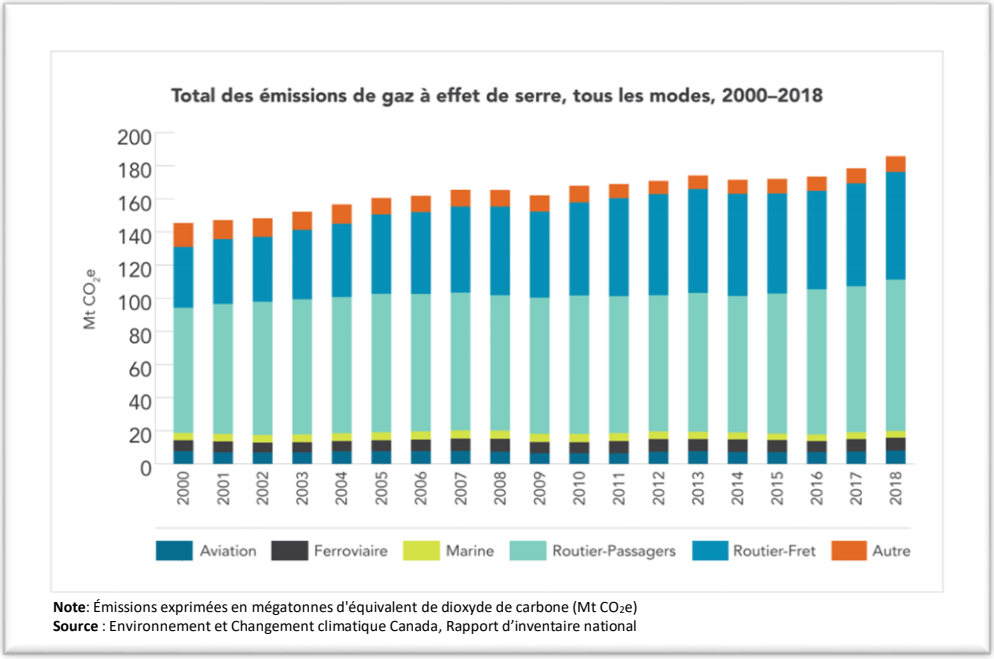
SECTEUR MARITIME

En 2018, l'industrie maritime nationale a émis 4,1 mégatonnes d'équivalent en dioxyde de carbone. Cela représente 2,2 % des émissions de gaz à effet de serre émises par le secteur du transport intérieur. Entre 2005 et 2018, les émissions de gaz à effet de serre de l'industrie maritime nationale ont chuté de 15 %, les expéditeurs se tournant désormais vers d'autres modes de transport, tels que les camions et le train.

[10] Donnée statistique fournie par le Bureau de la sécurité des transports.
[11] Les données proviennent du site Web du Bureau de la sécurité des transports. Les événements pour lesquels une enquête est en cours n'ont pas été pris en compte.
[12] Collisions ayant causé des décès et des blessures.
[13] Le rapport annuel sur le Plan d'action du Canada pour réduire les émissions de gaz à effet de serre de l'aviation fournit des renseignements sur la consommation d'énergie et sur les émissions des transporteurs aériens canadiens. Son champ d'application et sa méthodologie diffèrent des comptes officiels des émissions figurant dans l'inventaire national du Canada pour le transport aérien.

Au cours de l'année civile 2020, le Programme national de surveillance aérienne a accumulé un total de 3 765 heures de surveillance sur les trois côtes du Canada, dont 304 pour surveiller la baleine noire de l'Atlantique Nord. Au cours de ces patrouilles, 673 accidents de pollution ont été recensés et la quantité de pétrole déversée dans l'environnement marin était d'environ 17 319 litres. Les vols réguliers de surveillance aérienne contribuent nettement à la diminution des rejets d'hydrocarbures à la mer par des navires commerciaux, ces derniers ayant pris conscience que les déversements illégaux de produits polluants peuvent être détectés.

SECTEUR FERROVIAIRE



Note: Émissions exprimées en mégatonnes d'équivalent de dioxyde de carbone (Mt CO_2e)
Source : Environnement et Changement climatique Canada, Rapport d'inventaire national

En 2018, l'industrie maritime nationale a émis 7,8 mégatonnes d'équivalent en dioxyde de carbone. Cela représente 4,2 % des émissions de gaz à effet de serre liées au transport intérieur. Les activités de fret ont représenté 98 % des émissions de gaz à effet de serre ferroviaires. Selon le dernier *rapport annuel sur la surveillance des émissions des locomotives* (2017), les chemins de fer canadiens ont réduit l'intensité de leurs émissions de gaz à effet de serre de 2,45 kg d'équivalent en dioxyde de carbone par 1 000 tonnes-kilomètres payantes par rapport à 2010[14]. Cela a permis de limiter la croissance nette des émissions de gaz à effet de serre dans ce secteur à 0,2 Mt d'équivalent en dioxyde de carbone entre 2011 et 2017, malgré une augmentation de 19,4 % (en tonnes-kilomètres payantes) du trafic de marchandises et de 4,1 % (en nombre de passagers) du trafic interurbain de passagers.

SECTEUR ROUTIER

En 2018, le secteur des transports routiers a émis 156 mégatonnes d'équivalent en dioxyde de carbone, soit 84 % des émissions de gaz à effet de serre liées aux transports, et 21 % du total des émissions de gaz à effet de serre au Canada.

De 2005 à 2018, les émissions de gaz à effet de serre du transport routier ont augmenté de 19 %. En dépit de l'amélioration de l'efficacité énergétique dans toutes les catégories de véhicules, cette augmentation provient de :

- la croissance de l'activité du transport des passagers et des marchandises;
- une évolution vers des modes de transport à plus forte intensité de gaz à effet de serre, notamment les camions lourds et les gros véhicules de tourisme (par exemple les VUS et les camionnettes).

[14]Le dernier rapport annuel sur la surveillance des émissions des locomotives produit par l'Association des chemins de fer du Canada fournit des renseignements sur la consommation d'énergie et les émissions des chemins de fer du Canada, et diffère, par sa portée et sa méthodologie, des émissions officielles déclarées dans le Rapport d'inventaire national du Canada pour le secteur ferroviaire.

Les émissions de gaz à effet de serre des véhicules de transport routier de marchandises ont augmenté de 35,8 % entre 2005 et 2018, passant de 48 à 65 mégatonnes. Au cours de la même période, le transport routier des marchandises, mesuré en tonnes-kilomètres, a également augmenté d'environ 35 %.

Les émissions de gaz à effet de serre provenant des véhicules de tourisme ont augmenté de 9,3 % entre 2005 et 2018, passant de 84 à 91 mégatonnes. Au cours de la même période, le transport routier des passagers mesuré en tonnes-kilomètres a augmenté d'environ 17 %.

La réglementation fédérale a établi des normes d'émission de gaz à effet de serre de plus en plus strictes pour les automobiles neuves et les camionnettes des années modèles 2017 et suivantes, ainsi que pour les nouveaux véhicules lourds et les moteurs des années modèles de 2021 à 2027. Elle s'appuie sur les normes existantes couvrant les années modèles antérieures.

TENDANCES EN MATIÈRE D'INNOVATION

Des avancées remarquables dans les domaines de l'information, de la communication et d'autres technologies et innovations ont eu lieu au cours des deux dernières décennies. L'application de ces technologies a entraîné des changements considérables dans presque tous les secteurs de l'économie, y compris les transports. Les nouvelles technologies sont appliquées aux infrastructures de transport, aux équipements et à la gestion de la chaîne d'approvisionnement dans le but de les rendre plus performants et plus efficaces. Par exemple, les changements technologiques, tels que le covoiturage et les services de livraison du « dernier kilomètre », ont modifié à la fois la manière et le lieu de transport et continueront à bouleverser le transport dans l'avenir.

Cette tendance ne montre aucun signe de ralentissement et, en fait, il est probable qu'elle s'accélère à mesure que les secteurs public et privé s'adaptent aux nouveaux environnements opérationnels. Les changements technologiques et l'innovation continueront d'avoir une incidence sur la demande et l'offre d'équipement et de services de transport. Des bouleversements majeurs sont attendus des technologies dans 3 catégories de préparation opérationnelle : (1) de celles qui ont dépassé le point de bascule opérationnel (logistique en nuage, Internet des objets, etc.); (2) aux technologies sur le point d'être largement opérationnalisées (intelligence artificielle, analytique avancée, chaîne de blocs, etc.); et enfin (3) avec les technologies avancées (véhicules électriques, automatisation et robotique, etc.), qui sont à des niveaux variables de préparation opérationnelle selon les administrations, les industries et les modes.

Ces innovations dans le secteur des transports offrent la possibilité d'optimiser les flux des corridors, de réduire les coûts, d'améliorer la sécurité et de réduire les impacts environnementaux, ainsi que de modifier les origines et les destinations des expéditions et la nature des services de transport. Dans le secteur du fret, les technologies peuvent permettre aux intervenants de la chaîne d'approvisionnement d'optimiser leurs infrastructures existantes et d'intégrer des gains d'efficacité technologiques dans les nouvelles infrastructures au fur et à mesure de leur construction. La visibilité et la transparence de la chaîne d'approvisionnement promettent également d'être améliorées davantage par les nouvelles technologies, ce qui favorisera une plus grande coopération entre des chaînes d'approvisionnement fragmentées. Dans l'ensemble, les technologies offrent la possibilité de prendre de meilleures décisions, d'accroître la productivité, de rationaliser les processus de fret et d'intermodalité, d'élaborer de nouveaux modèles commerciaux fondés sur les données et d'exploiter les avantages économiques et commerciaux.

L'innovation est souvent mentionnée comme un facteur clé des gains de productivité et, par conséquent, de la croissance économique. Selon les données de l'Enquête sur l'innovation et les stratégies d'entreprise de Statistique Canada, le pourcentage d'entreprises innovantes dans l'industrie du transport et de l'entreposage est passé de 62,5 %, pour la période de 2007 à 2009, à 70,2 %, pour la période de 2015 à 2017. Cependant, malgré le fait que l'industrie du transport ait mis en place davantage de pratiques innovantes, elle est restée à la traîne de la moyenne nationale de 79,3 % en 2015-2017.

Alors que le rythme de l'innovation dans le domaine des transports s'accélère, il est essentiel que le secteur canadien des transports se prépare à l'arrivée continue de technologies de transport émergentes et perturbatrices, notamment les véhicules connectés et automatisés (VCA). S'ils sont intégrés correctement au système de transport existant, les VAC peuvent contribuer à relever de nombreux défis en matière de transport urbain dans les plus grandes villes du Canada, notamment la congestion, le transport urbain de marchandises, l'accessibilité et le coût. Toutefois, il faudra atténuer les risques possibles associés au déploiement de masse des VCA en mettant en place des processus de planification saine et des outils politiques efficaces de manière à prévenir les conséquences involontaires, comme une augmentation de la congestion, un changement de mode qui s'éloigne du transport en commun ou une augmentation de l'iniquité socioéconomique.

Afin d'examiner plus en détail les risques et les avantages possibles associés à l'utilisation massive de véhicules connectés et automatisés au Canada, Transports Canada et Innovation, Sciences et Développement économique Canada ont créé en 2018 le Groupe consultatif sur le véhicule du futur (connecté, automatisé, propre, partagé). Le groupe comprenait des représentants de haut niveau du gouvernement, de l'industrie, du monde universitaire et des organisations non gouvernementales. Les conclusions du groupe sont incluses dans un rapport complet actuellement examiné par Transports Canada et de hauts fonctionnaires de Innovation, Sciences et Développement économique Canada.

Transports Canada était également membre du Groupe de travail sur la mobilité urbaine, qui a été créé en 2019 par le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière. Le groupe de travail a fourni un forum régulier pour discuter avec ses homologues provinciaux des problèmes de mobilité qui influent sur le transport de passagers et de marchandises dans les villes canadiennes. Le rapport final du groupe de travail examine un certain nombre de domaines d'action pertinents pour la mobilité urbaine, par exemple les communautés complètes et la gestion de la congestion, et fournit des exemples de mise en œuvre de politiques de mobilité par les différentes administrations. Le rapport examine également les répercussions de la COVID-19 sur la mobilité urbaine au Canada. Le rapport final a été approuvé par le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière lors de sa réunion de février 2021.

Grâce à un financement dans le cadre de l'Initiative du corridor de commerce et de transport, Transports Canada a lancé en 2017 le Programme de promotion de la connectivité et l'automatisation du système de transport. Ce programme consiste à aider les administrations canadiennes à se préparer à toute une gamme de problèmes techniques, réglementaires et politiques découlant des véhicules connectés et automatisés. Le programme entreprend et soutient des recherches et des études techniques dans des domaines tels que la sécurité, l'intégrité et la confidentialité des communications des véhicules connectés et automatisés – les systèmes de gestion des justificatifs de sécurité, la cybersécurité des infrastructures routières et le développement des compétences des autorités responsables du service de voirie. Le programme prévoit un financement de 2,9 millions de dollars en subventions et en contributions sur 4 ans, voués à soutenir 15 projets qui aident les administrations canadiennes à se préparer à ces nouvelles technologies. Les projets financés comprennent :

- la mise à l'essai de technologies et d'applications de communication entre les véhicules et les infrastructures afin de réduire la consommation de carburant dans la ville d'Ottawa, et pour la préemption des signaux des véhicules d'urgence dans la ville de Calgary;
- la mise à jour de l'Architecture des systèmes de transport intelligents, un cadre général permettant de planifier, de définir et d'intégrer les systèmes de transport intelligents;
- l'étude de l'incidence des véhicules automatisés et connectés pour les piétons ayant une déficience visuelle;
- le soutien de la mise à l'essai de technologies de véhicules connectés et automatisés, comme les essais de navettes automatisées à basse vitesse à Calgary et à Toronto, l'établissement d'un banc d'essai de véhicules connectés à Calgary et l'exploration de la possibilité de réduction de la consommation de carburant en fournissant aux véhicules de la flotte des renseignements sur la synchronisation des feux de circulation à Ottawa;
- l'aide au Canada dans le but de participer à l'élaboration de normes pour les véhicules connectés et automatisés;
- le soutien des activités de renforcement des capacités avec les autorités responsables du service de voirie.

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

En 2019, Transports Canada a lancé le *Programme amélioré de paiements de transfert de la sécurité routière*, qui finance des projets pour aider à créer des outils uniformes à l'échelle nationale qui permettent de relever les défis en matière de sécurité routière, ainsi que de nouvelles possibilités d'investir dans des projets canadiens pour promouvoir la conception, l'essai et l'intégration novateurs de véhicules connectés et automatisés et d'autres technologies permettant d'améliorer la sécurité. Les résultats de ces projets appuieront l'élaboration de normes de sécurité, de règlements et d'exigences nationales et mondiales.

Transports Canada s'efforce également de mettre en place des solutions de transport audacieuses et novatrices au moyen de la recherche et de l'évaluation, notamment le Programme écoTECHNOLOGIE pour véhicules qui teste et évalue la sécurité et l'incidence environnementale et la performance de la conduite en matière de technologies de véhicules novatrices afin de faire progresser les principales priorités du gouvernement du Canada. Les résultats des projets de recherche, conception et développement soutiennent l'élaboration de codes et de normes qui, en fin de compte, conduisent à la mise en place sûre et opportune de ces technologies, par exemple le système de circulation en peloton coopératif des camions pour les véhicules lourds, les véhicules électriques et à carburant de remplacement et les véhicules connectés et automatisés.

Particulièrement, dans le cadre de la Feuille de route de l'Examen de la réglementation du secteur des transports, Transport Canada lance un projet pilote pour la mise à l'essai de la technologie de circulation en peloton de camions, y compris des essais sur les autoroutes publiques du Canada, qui débuteraient en 2019-2020. Grâce à cette initiative, Transports Canada collabore avec l'industrie, le milieu universitaire et les gouvernements provinciaux, territoriaux et municipaux pour recueillir des données probantes éclairant l'élaboration potentielle de règlements, de politiques et de programmes qui offrent une approche modernisée pour un déploiement sécuritaire, efficace et productif sur les routes canadiennes, dans diverses conditions climatiques. Un document de cadrage sur les considérations relatives au déploiement en toute sécurité de la circulation en peloton au Canada a été publié à l'automne 2020, et un déploiement pilote est prévu sur la voie publique, à partir de l'été 2021.

De plus, le programme de recherche, conception et développement ferroviaire de Transports Canada soutient le développement de technologies qui offrent la possibilité d'accroître la sécurité, d'optimiser l'efficacité et de réduire les émissions associées au transport des personnes et des marchandises par rail. Il met l'accent sur les technologies qui sont sur la voie de la commercialisation et pour lesquelles des obstacles majeurs empêchent leur adoption. Ces obstacles comprennent l'incertitude liée à la maturité technologique, le manque de compréhension des capacités des technologies, l'inquiétude quant aux répercussions des nouvelles technologies sur les équipements existants et les lacunes relatives aux codes et aux normes. À ce titre, la collaboration avec l'industrie joue un rôle clé dans l'orientation du programme de recherche.

Les projets importants en 2019 sont les suivants :

- la progression des niveaux de maturité technologique (NMT) des systèmes d'inspection automatisés et semi-automatisés;
- l'évaluation des possibilités, des défis et des options technologiques pour les locomotives à hydrogène (comme les trains à hydrogène);
- le développement de technologies avancées de contrôle des émissions et de mélanges de carburants dérivés de la lignine pour les locomotives;
- l'évaluation de la faisabilité des technologies « hyperloop » et des technologies ferroviaires interurbaines automatisées;
- la recherche relative aux répercussions des changements climatiques sur les chemins de fer construits sur le pergélisol;
- l'étude de viabilité de la technologie vestimentaire pour accroître la sécurité des travailleurs ferroviaires;
- l'utilisation de satellites et de drones pour surveiller les glissements de terrain et les niveaux d'eau.

Comme le vieillissement, la détérioration et les changements climatiques menacent l'intégrité et la longévité des infrastructures de transport, Transports Canada explore de nouvelles technologies qui peuvent cerner et surveiller les problèmes de performance à un stade précoce. L'une de ces technologies comprend les satellites radar à synthèse d'ouverture de la mission Constellation Radarsat du Canada, qui peuvent détecter les mouvements des ponts qui se développent au fil du temps et qui peuvent être causés par des charges excessives, au tassement du sol, aux impacts de camions ou de navires et à des événements climatiques extrêmes. Cela est rendu possible grâce aux algorithmes de calcul avancés modernes et à la disponibilité fréquente d'images satellites à haute résolution.

Actuellement, des données sont recueillies pour quelques ponts pilotes au Canada et le développement est en cours pour faire progresser et mettre en œuvre un outil d'aide à la décision axé sur les données qui peut fournir aux administrations de ponts des indicateurs de performance sur l'état des ponts et les aider dans le difficile processus décisionnel de l'entretien et de la réhabilitation des ponts. Plus récemment, en raison de la nature innovante de cette recherche, nos partenaires du Conseil national de recherches du Canada ont entamé un travail de collaboration avec le Satellite Applications Catapult Program du Royaume-Uni afin de développer conjointement un outil d'aide à la décision pour les décideurs en matière de maintien des actifs. L'outil de l'étude pilote, appelé BRIGITAL, permet de visualiser des données sur les principaux ponts du Canada (et plus tard du Royaume-Uni) afin de fournir des indicateurs sur leur état général.

En outre, Transports Canada continue d'aider les petites et moyennes entreprises canadiennes à développer et à commercialiser des innovations. En 2018, Transports Canada a lancé deux défis dans le cadre du programme Solutions innovatrices Canada de Innovation, Sciences et Développement économique Canada avec l'intention de trouver des solutions pour des défis spécifiques dans l'industrie du transport où les solutions n'existent pas.

À la suite de ces défis, cinq bénéficiaires ont reçu des fonds pour élaborer la validation de principe pour des méthodes économiquement viables et écologiquement durables de recyclage du plastique renforcé de fibres de verre utilisé dans les coques de navires, afin d'éviter la mise en décharge des navires, ainsi que pour des solutions technologiques après-vente abordables pour les véhicules commerciaux, afin de faciliter la détection des usagers vulnérables de la route (les cyclistes, les piétons, etc.) et d'alerter le conducteur en cas de collisions possibles.

En 2020, Transports Canada a lancé une nouvelle série de défis, dont une solution innovante pour réduire le bruit rayonnant sous l'eau des remorqueurs marins qui escortent les grands navires commerciaux dans l'habitat essentiel de l'épaulard résident du Sud dans la mer des Salish.

PERSPECTIVES EN MATIÈRE DE TRANSPORT

CONTEXTE

La pandémie de COVID-19 a bouleversé les économies mondiales et considérablement modifié les flux de transport, modifiant complètement les prévisions prépandémiques et plaçant le monde en territoire inconnu. Il est devenu essentiel d'analyser les facteurs économiques et commerciaux actuels, de prévoir les futurs possibles et de devenir proactif dans la planification. Les prévisions de la demande de transport peuvent servir à mieux éclairer la gestion des expéditions à court terme (2 ou 3 ans) et les décisions d'investissement à long terme (10 ans). Des renseignements plus détaillés sur les prévisions présentées ici sont disponibles sur le Carrefour de données et d'information sur les transports. La version détaillée comprend des points saillants tels qu'une gamme de scénarios de prévision, les risques liés aux perspectives et les conséquences pour le réseau de transport.

PERSPECTIVES ÉCONOMIQUES

L'activité économique du Canada devrait retrouver son niveau d'avant la COVID en 2022, ce qui est plus tard que la projection de reprise mondiale de 2021. Cela s'explique en partie par le fait que le secteur du transport de passagers a été durement touché et par l'interdépendance de l'économie avec le secteur de l'énergie qui a également été durement touché par la pandémie. Malgré cela, les perspectives à court terme pourraient évoluer de manière plus positive grâce à une vaccination efficace et une immunité nationale, en particulier si elle est réalisée avant la levée du confinement obligatoire mondial et des restrictions aux frontières (en d'autres termes, une reprise immédiate des voyages).

À l'échelle mondiale, les changements politiques et les mesures de contrôle de la COVID ont étouffé les économies, bien que la Chine sorte forte de la pandémie et que les économies émergentes aient également rebondi rapidement. L'Europe et les États-Unis, puissances internationales traditionnelles, continuent de connaître un nombre élevé de cas de COVID et une grande incertitude.

Les conséquences économiques mondiales permanentes de la COVID devraient être présentes mais modestes, entraînant une légère réduction des niveaux du produit intérieur brut à long terme. On présume que les changements structurels découlant de la COVID seront minimes. Par conséquent, les taux de croissance mondiaux après la COVID devraient suivre une trajectoire similaire aux prévisions avant la COVID. De même, on ne s'attend pas à ce que la plupart des principaux marchés de produits de base pertinents pour le transport canadien subissent des changements structurels importants en raison de la COVID.

Malgré les conséquences minimes de la COVID, à long terme, on s'attend à ce que la croissance économique nationale ralentisse. La croissance sera concentrée dans l'ouest, tandis que les provinces de l'est ne réaliseront que des gains limités. La croissance du commerce dépassera celle du produit intérieur brut. La progression du commerce sera en partie déterminée par la croissance des économies en développement et émergentes. Les marchés émergents seront le moteur de la croissance mondiale. Tandis que la croissance en Chine ralentit. Néanmoins, les États-Unis resteront le principal partenaire commercial du Canada.

PERSPECTIVES EN MATIÈRE DE FRET POUR L'OUEST CANADIEN

Les répercussions négatives relativement limitées, et dans certains cas bénéfiques, de la COVID sur les principaux marchés de produits de base de l'Ouest (céréales, conteneurs, potasse et produits du bois) fera que l'Ouest se rétablira avant les autres régions. Le trafic ferroviaire et portuaire sur les corridors de Vancouver et de Prince Rupert devrait retrouver les niveaux d'avant la COVID d'ici 2022, et le camionnage pour compte d'autrui devrait se rétablir d'ici 2021 (l'Alberta reste une exception en raison de sa dépendance à l'égard de l'industrie pétrolière et gazière). Les produits de base du camionnage pour compte d'autrui se redresseront largement en 2021, à l'exception des produits énergétiques. En raison de la dévastation de l'industrie du secteur de l'énergie, le secteur du camionnage pour compte d'autrui de l'Alberta sera à la traîne et ne se redressera qu'en 2022.

On s'attend à ce que le trafic ferroviaire transfrontalier réalise de solides gains, avec une force particulière dans le domaine des céréales et de la potasse. La croissance des conteneurs se maintiendra aux niveaux actuels jusqu'en 2021, et présentera une progression modérée par la suite. L'annulation du projet de pipeline Keystone XL ne devrait pas avoir d'impact marqué sur le trafic frontalier. Toutefois, l'absence de capacité de transport par pipeline à court terme devrait entraîner une augmentation temporaire importante du trafic. L'augmentation des activités de rénovation domiciliaire pendant la pandémie devrait stimuler les mouvements de produits du bois au-delà de la frontière.

Au cours des 10 prochaines années, la région sera celle qui connaîtra la croissance la plus rapide au Canada, grâce à des perspectives optimistes en matière de population et de revenus, et à une croissance généralisée dans la plupart des produits de base. La croissance solide de la population et des revenus se traduira par une croissance solide de l'activité de camionnage pour compte d'autrui. Les corridors ferroviaires et maritimes de Vancouver et de Prince Rupert bénéficieront d'une croissance particulièrement forte en Asie, qui stimulera à la fois la demande (céréales, potasse, énergie) et la production (conteneurs) de produits de base clés. Les postes frontaliers ferroviaires de l'Ouest connaîtront une croissance modérée en raison de fortes hausses de la potasse et des céréales aux postes frontaliers de la Colombie-Britannique vers les ports américains et de hausses minimes de la potasse, des produits forestiers et du pétrole brut aux autres postes.

PERSPECTIVES EN MATIÈRE DE FRET POUR LE CENTRE DU CANADA

À court terme, les réseaux centraux devraient retrouver leur niveau prépandémique d'ici 2022. Le transport des biens de consommation, en particulier les denrées alimentaires, restera stable; en tant que produit de base essentiel dans la région, il a supporté les niveaux de trafic dans le réseau tout au long de la pandémie. Le corridor de Thunder Bay devrait continuer à croître jusqu'en 2023, mais la part de marché du grain au port devrait changer au fur et à mesure de la normalisation; il s'agit d'un résultat attendu après une bonne année de récolte.

Une reprise du trafic de conteneurs au port de Montréal est prévue à court terme, mettant l'accent sur la consommation de biens et correspondant à la croissance économique prévue (en d'autres termes, l'augmentation du revenu disponible est corrélée à une augmentation de la demande de biens), avec une reprise en 2021. Le camionnage pour compte d'autrui devrait rester constant pour la plupart des produits, atteignant la stabilité en 2021, à l'exception de la fabrication et des produits du bois, qui connaîtront une reprise plus lente. Globalement, les niveaux prépandémiques devraient être atteints d'ici 2022.

À long terme, la région connaîtra une croissance modérée. L'industrie manufacturière et les biens de consommation seront à l'origine de la demande de transport. Toutefois, le secteur automobile connaîtra des baisses importantes. Par conséquent, les mouvements de trains et de camions en provenance de la région devraient également connaître une croissance modérée. Les expéditions passant par Thunder Bay seront particulièrement faibles en raison de la baisse des expéditions d'énergie liée au passage à des énergies plus propres et de la croissance démographique limitée qui stimule la demande de céréales en Europe.

PERSPECTIVES EN MATIÈRE DE FRET POUR L'EST DU CANADA

Les réseaux de transport de l'Est devraient se rétablir complètement d'ici 2022. Les tendances en matière de rénovation domiciliaire devraient continuer à stimuler la demande de mouvements de matériaux de construction, favorisée par la reprise économique et l'augmentation du revenu disponible. Les mouvements de conteneurs dans le port d'Halifax devraient s'améliorer, en raison de la reprise générale. L'exploitation minière devrait être particulièrement forte, car les restrictions sanitaires imposées par la COVID s'assouplissent dans les grandes exploitations, et de nouvelles mines augmentent leur production de minerai de fer le long du corridor ferroviaire Labrador-Québec; les volumes devraient augmenter à court terme dans tous les scénarios. Le secteur du camionnage pour compte d'autrui restera cohérent avec la majeure partie du pays; l'industrie manufacturière et les produits du bois sont les plus durement touchés, la reprise est lente dans le secteur de l'énergie et les biens de consommation sont stables.

On s'attend à ce que la croissance à long terme du camionnage pour compte d'autrui soit modérée. La région connaîtra un vieillissement plus prononcé, ce qui pèsera sur la demande de transport. Les expéditions qui traversent la région à partir du port de Halifax connaîtront une croissance modérée en raison notamment de la croissance des marchés de conteneurs à l'extérieur de la Chine. Le corridor ferroviaire Labrador-Québec connaîtra une croissance minimale, car les expéditions de minerai de fer sont limitées par le manque de capacité des mines.

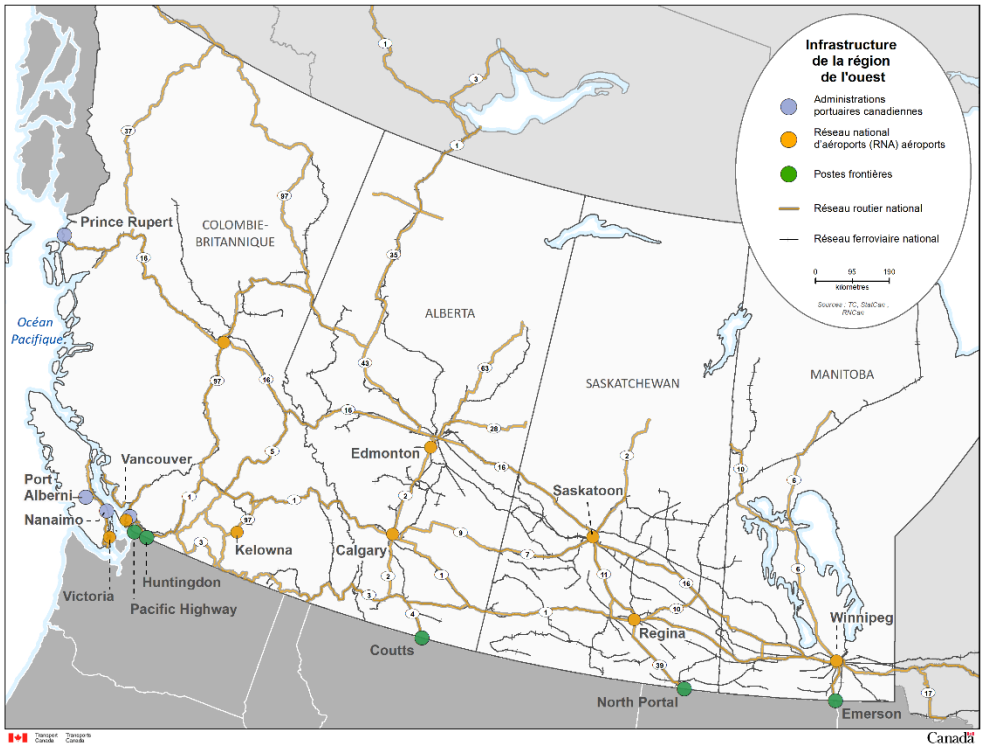
PERSPECTIVES QUANT AUX PASSAGERS AÉRIENS

Au cours de la dernière décennie, le trafic aérien total de passagers au Canada a augmenté de 3,5 % par année, en grande partie grâce aux voyages à destination et en provenance de l'étranger. Au cours de la même période, les vols entre le Canada et les États-Unis ont augmenté de 4,0 % par année et les vols à destination et en provenance de l'extérieur de l'Amérique du Nord ont augmenté de 6,6 %. Avant la pandémie de COVID-19, on prévoyait une augmentation d'environ 4,0 % par année pour les autres voyages internationaux au cours des 10 années suivantes, tandis qu'on s'attendait à ce que les vols transfrontaliers avec les États-Unis ralentissent modérément à 3,6 % par année. À l'échelle nationale, on prévoyait une expansion modérée de 2,4 % par année en raison du ralentissement de la population et des attentes économiques pour le Canada.

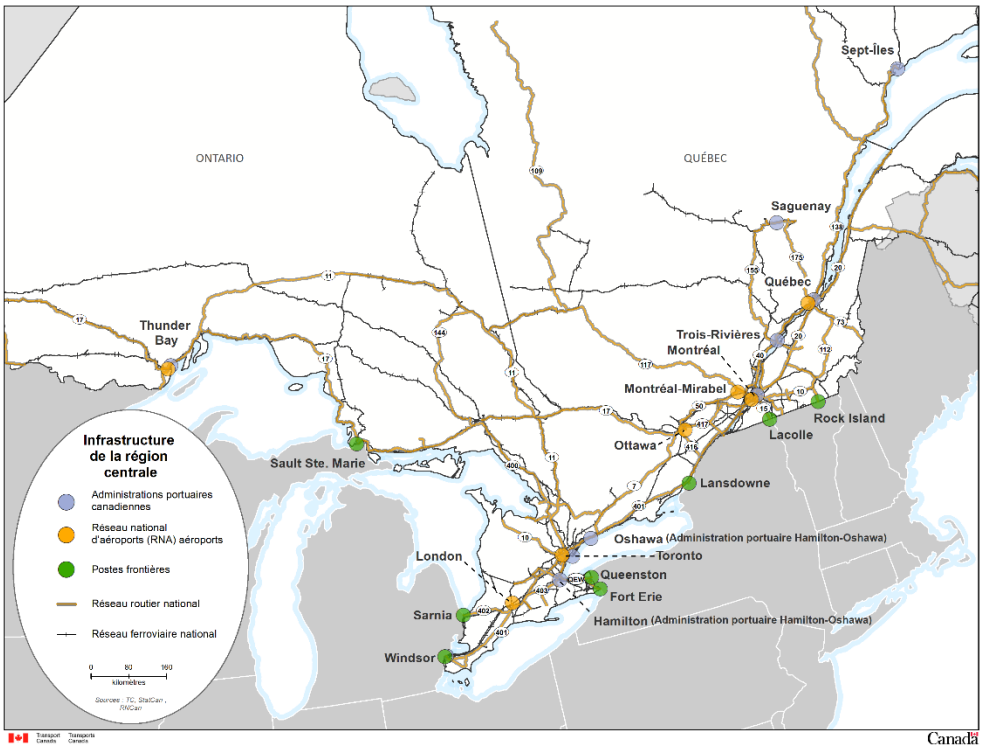
Historiquement, le transport aérien a toujours été très résistant aux chocs externes négatifs; toutefois, la pandémie de COVID-19 a été d'une ampleur sans précédent, et le secteur aérien a été touché de manière disproportionnée par rapport aux autres secteurs. Le trafic annuel de passagers aériens en 2020 représentait environ 28 % de celui de 2019 et, 10 mois après le début de la crise, le volume hebdomadaire de passagers aériens reste à environ 9 % de celui de 2019, avec peu de signes de reprise.

Le chemin de la reprise du trafic aérien de passagers reste incertain et sera déterminé par trois facteurs principaux : la reprise de l'économie globale, la distribution et l'efficacité des vaccins, et le comportement relatif aux voyages, notamment les réponses différentes de la demande de passagers pour les voyages nationaux et internationaux, et les voyages de loisirs et d'affaires. La reprise du transport aérien au Canada accuse un retard par rapport à d'autres pays, en partie à cause des restrictions rigides sur les voyages, des quarantaines strictes et de l'incertitude évoquée par les changements constants des exigences en matière de voyage. Les marchés internationaux de passagers aériens ne reprennent que là où les règles de quarantaine ont été assouplies; les marchés intérieurs de la Chine et de la Russie sont en tête. On s'attend à une certaine volatilité dans la reprise du secteur aérien au cours des prochaines années et le trafic devrait finalement retrouver le taux de croissance à long terme prévu.

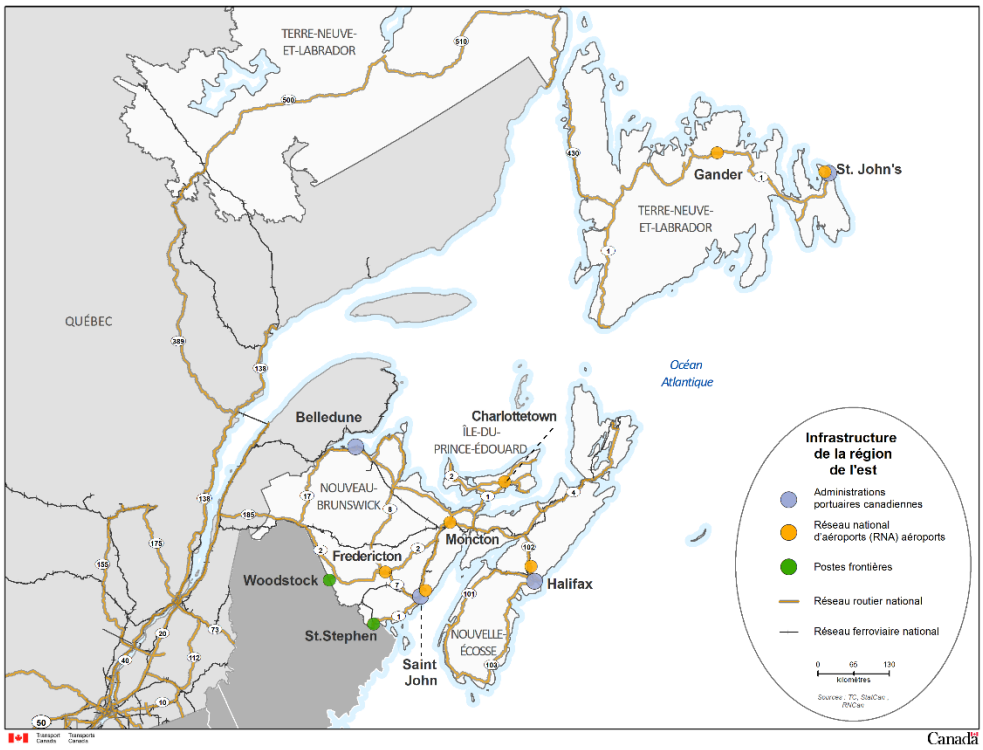
CARTE 1 : RÉGION DE L'OUEST



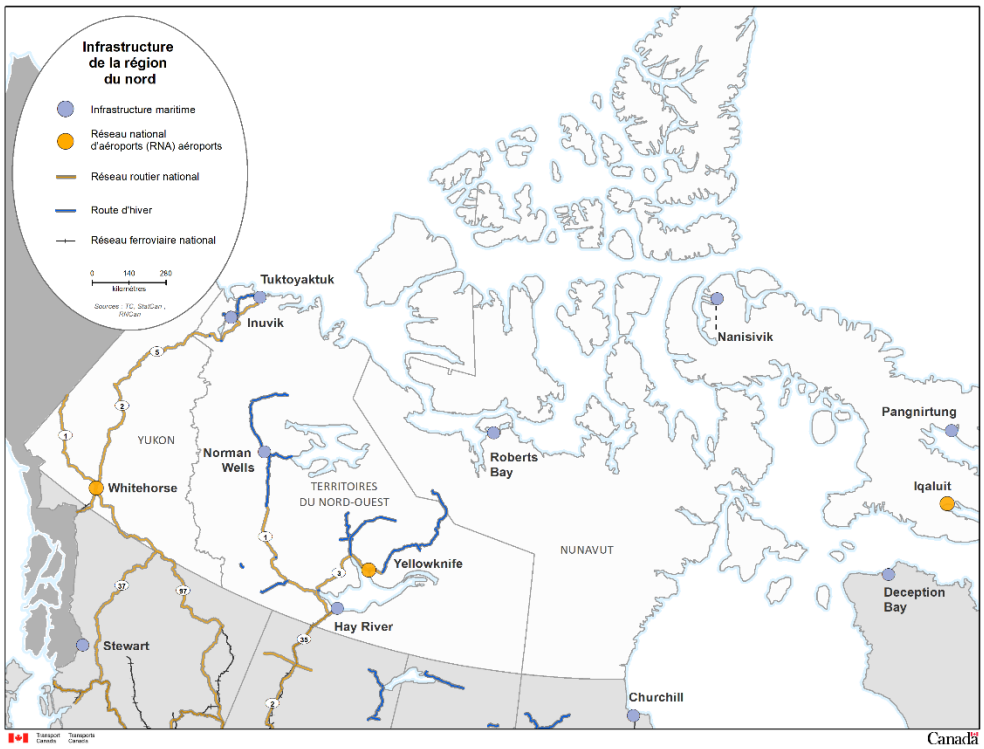
CARTE 2 : RÉGION CENTRALE



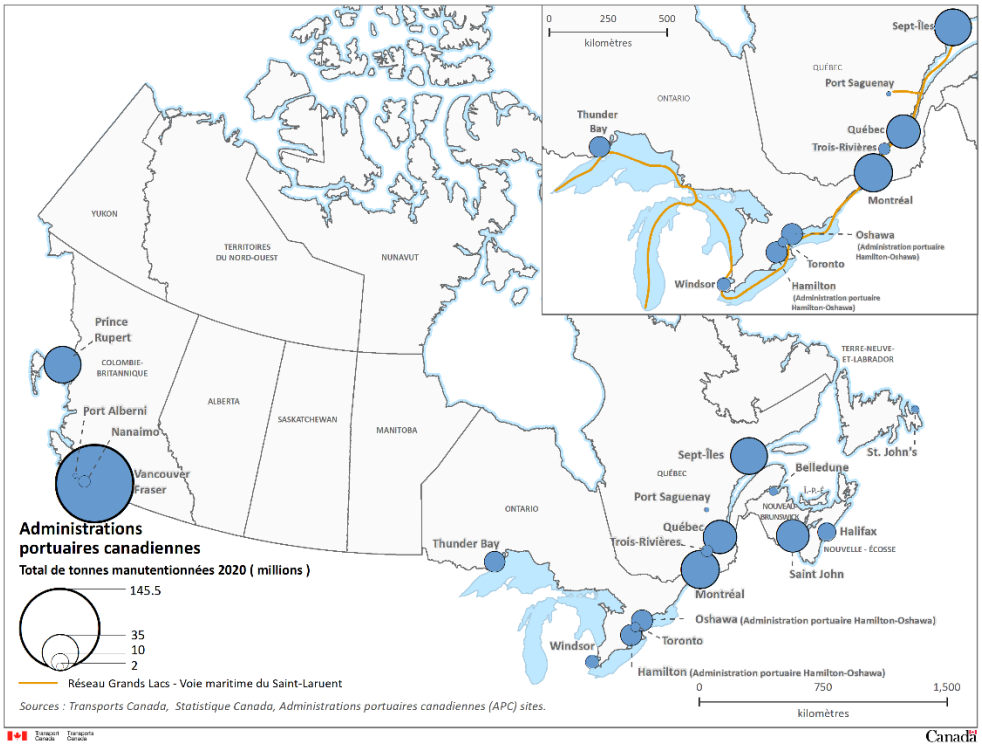
CARTE 3: RÉGION DE L'EST



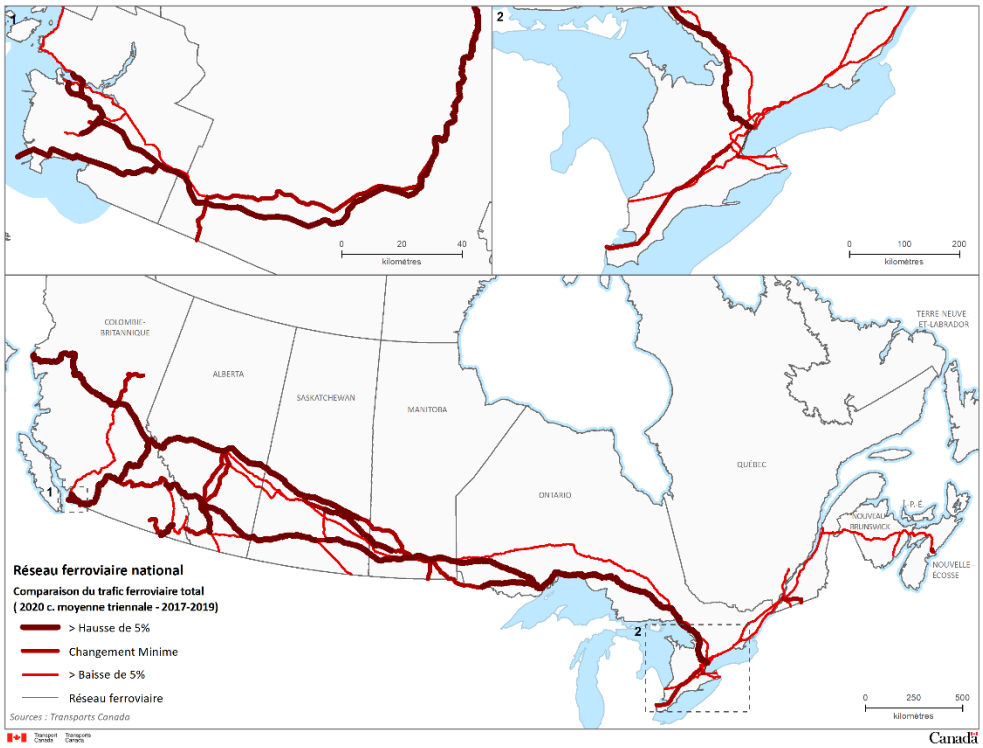
CARTE 4 : RÉGION DU NORD



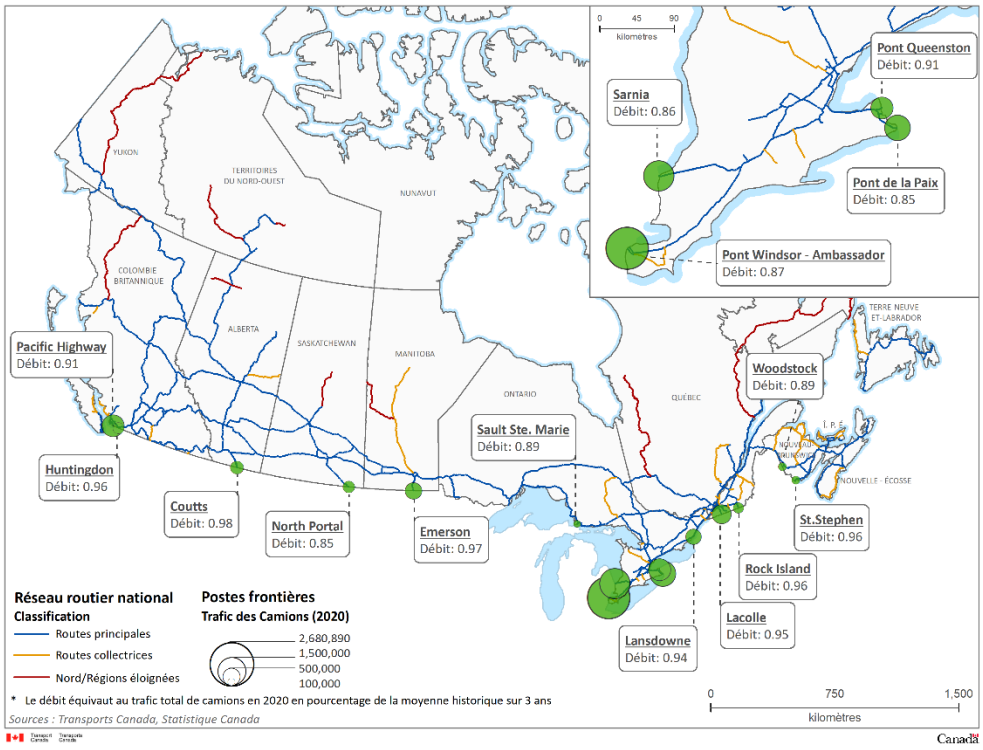
CARTE 5 : ADMINISTRATIONS PORTUAIRES CANADIENNES



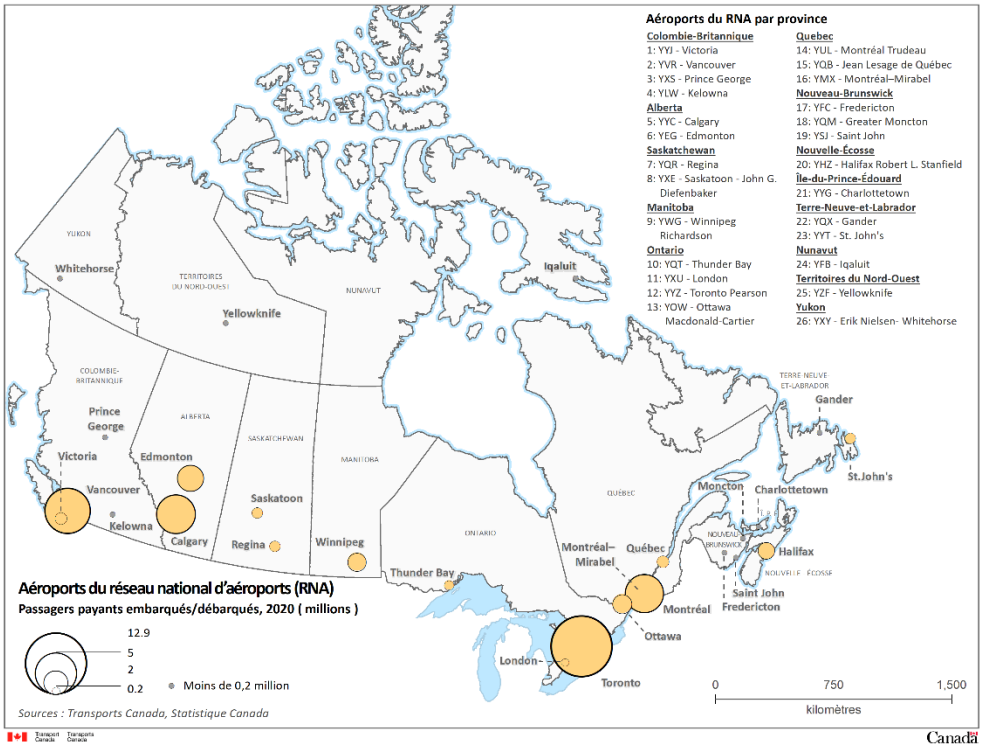
CARTE 6 : COMPARAISON DES FLUX PAR RAIL – TRAFIC TOTAL EN 2020 VERSUS LA MOYENNE DE TROIS ANS



CARTE 7: PERFORMANCE DES PASSAGES FRONTALIERS PAR CAMION – FLUX DE TRAFIC



MAP 8: RÉSEAU NATIONAL D'AÉROPORTS



TRANSPORTS ET ÉCONOMIE

GÉNÉRAL

Tableau EC1 : Indicateurs économiques, 2020

Tableau EC2 : PIB et part du PIB du secteur du transport par province et territoire, 2017

Tableau EC3 : Dépenses agrégées de consommation finale des ménages consacrées aux transports, 2020

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

COMMERCE DE MARCHANDISES

Tableau EC5 : Part des différents modes dans le commerce international du Canada, 2011 - 2020

Tableau EC6 : Part des différents modes dans le commerce entre le Canada et les États-Unis, 2011 - 2020

Tableau EC7 : Part des différents modes dans le commerce entre le Canada et les pays autres que les États-Unis, 2011 - 2020

Tableau EC8 : Commerce entre le Canada et les États-Unis selon les principaux courants d'échange, 2019 - 2020

Tableau EC9 : Exportations et importations du Canada selon l'origine, la destination et le mode de transport, 2020

Tableau EC10 : Commerce des marchandises du Canada-les 25 premiers partenaires, 2019 - 2020

VOYAGE ET TOURISME

Tableau EC11 : Voyages internationaux des résidents Canadiens, 2016 - 2017

Tableau EC12 : Motifs des voyages entre le Canada et les États-Unis, selon le mode de transport, 2017

Tableau EC13 : Voyages outre-mer, par motifs et par mode de transport, 2017

MAIN-D'OEUVRE

Tableau EC14 : Emploi dans le secteur des transports, 2011 - 2020

Figure EC15 : L'emploi dans les modes de transport au Canada, selon le groupe d'âge, 2020

Tableau EC16 : Salaire hebdomadaire moyen par industrie de transport sélectionnée, 2011 - 2020

Tableau EC17 : Conflits de travail dans le secteur des transports, par mode de transport, 2011 - 2020

PERFORMANCE DES PRIX EN TRANSPORT

Tableau EC18 : Prix moyen du pétrole brut - dollars canadien et américain, 2011 - 2020

Tableau EC19 : Prix de détail de l'essence ordinaire et du diesel routier - villes choisies, 2011 - 2020

Tableau EC20 : Prix des autres carburants de transport, 2011 - 2020

Tableau EC21 : Indicateurs des prix et de la production des entreprises de transport, 2014 - 2019

Tableau EC22 : Indicateurs d'efficacité, par secteur de transport, 2014 - 2019

Tableau EC23 : Structure des coûts des entreprises de transport, 2016 - 2019

Tableau EC24 : Résultats financiers des entreprises de transport, 2013 - 2019

DÉPENSES ET RECETTES DE TRANSPORT DES GOUVERNEMENTS

Tableau G1 : Sommaire de dépenses et recettes de transport par niveau de gouvernement, 2010/11 - 2019/20

Tableau G2 : Dépenses et recettes de transport par mode et par niveau de gouvernement, 2010/11 - 2019/20

Tableau G3 : Dépenses fédérales détaillées de transport par mode et par ministère/agence, 2010/11 - 2019/2020

Tableau G4 : Recettes des gouvernements perçues auprès des usagers des transports, 2010/11 - 2019/20

Tableau G5 : Sommaire de dépenses provinciales/territoriales de transport par province/territoire, 2010/11 - 2019/20

Tableau G6 : Dépenses provinciales/territoriales détaillées par mode et par province/territoire, 2010/11 - 2019/20

ENVIRONNEMENT ET ÉNERGIE

Figure EN1 : Émissions de gaz à effet de serre par secteur économique, 2018

Figure EN2 : Intensité des émissions de gaz à effet de serre provenant des secteurs d'utilisation finale, 2009 et 2018

Tableau EN3 : Consommation d'énergie par type et mode de transport, 2010 - 2019

Tableau EN4 : Total des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports, par mode, 2000 - 2018

Tableau EN5 : Tendances des émissions de polluants atmosphériques provenant du secteur des transports, par type de polluant, 2010 - 2019

Figure EN6 : Part attribuable aux secteurs des transports des émissions de polluants atmosphériques, 2019

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

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

Tableau EN9 : Indicateurs clés du Programme national de surveillance aérienne, 2010/11 - 2019/20

Tableau EN10 : Émissions de gaz à effet de serre du secteur ferroviaire, par type d'opération, 2009 - 2018

Tableau EN11 : Consommation de carburant dans le secteur ferroviaire, 2010 - 2019

Figure EN12 : Part de marché canadien des véhicules zéro émission (VZE), 2016 - 2020

SÉCURITÉ ET SÛRETÉ EN TRANSPORT

GÉNÉRAL

Tableau S1 : Résumé des statistiques relatives à la sécurité du transport aérien, maritime, ferroviaire, routier et du TMD, 2011 - 2020

Figure S2 : Accidents et taux d'accidents par mesure des activités dans les transports ferroviaire, routier, maritime et aérien, 2010 - 2020

ÉVÈNEMENTS FERROVIAIRES

Tableau S3 : Chemins de fer de compétence fédérale, accidents et incidents, 2011 - 2020

Tableau S4 : Chemins de fer de compétence fédérale, accidents par province/territoire, 2011 - 2020

Tableau S5 : Chemins de fer de compétence fédérale, accidents aux passages à niveau ou résultant d'intrusions, 2011 - 2020

ÉVÈNEMENTS ROUTIERS

Tableau S6 : Collisions, victimes et blessés de la route, et taux (par tranche de 10 000 véhicules immatriculés et milliard de véhicules-kilomètres), 2010 - 2019

Tableau S7 : Taux de victimes de la route (victimes et blessés par milliard de véhicules-kilomètres) par province et territoire, 2018 - 2019

Tableau S8 : Véhicules commerciaux et autres impliqués dans des collisions mortelles, par type de véhicule, 2014 - 2018

Tableau S9 : Victimes résultant de collisions de véhicules commerciaux et autres, par type de véhicule, 2014 - 2019

Tableau S10 : Victimes de la route par catégorie d'usagers, 2014 - 2019

Tableau S11 : Véhicules impliqués dans des collisions mortelles, par type de véhicule, 2014 - 2019

ÉVÈNEMENTS MARITIMES

Tableau S12 : Évènements maritimes, 2010 - 2020

Tableau S13 : Évènements maritimes impliquant de petits bâtiments canadiens se livrant à des activités commerciales, 2010 - 2020

Tableau S14 : Évènements maritimes impliquant de petits bâtiments canadiens se livrant à des activités de pêche commerciale, 2010 - 2020

ÉVÈNEMENTS AÉRIENS

Tableau S15 : Accidents d'aviation impliquant des aéronefs assujettis au RAC et victimes, 2015 - 2020

Tableau S16 : Résumé des accidents d'aviation signalés au Bureau de la sécurité des transports, 2015 - 2020

Tableau S17 : Taux d'accidents des aéronefs immatriculés au Canada et assujettis au RAC, 2015 - 2020

Tableau S18 : Accidents impliquant des aéronefs assujettis au RAC, par province et territoire, 2015 - 2020

ÉVÈNEMENTS IMPLIQUANT DES MATIÈRES DANGEREUSES

Tableau S19 : Accidents à signaler impliquant des marchandises dangereuses, par mode et phase de transport, 2010 - 2019

Tableau S20 : Nombre de décès et de blessés attribué directement aux marchandises dangereuses lors d'accidents à signaler, 2010 - 2019

TRANSPORT AÉRIEN

AÉROPORTS

Tableau A1 : Nombre d'aérodromes au Canada, 2011 - 2020

Tableau A2 : Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires - dépenses par province/territoire, de 2011/12 - 2020/21

Tableau A3 : Performance financière des administrations aéroportuaires, 2019

Tableau A4 : Frais d'améliorations aéroportuaires (FAA) dans le Réseau national d'aéroports (RNA), 2011 - 2020

Tableau A5 : Droits pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA), 2002 - 2020

Tableau A6 : Les 10 aéroports canadiens les plus occupés concernant les mouvements d'aéronefs, 2011 - 2020

AÉRONEFS ET PERMIS

Tableau A7 : Licences détenues par les transporteurs aériens, en date du 31 décembre 2020

Tableau A8 : Personnel de l'aviation civile - licences et permis par catégorie, en date de décembre 2020

Tableau A9 : Personnel de l'aviation civile - licences et permis par province/territoire, en date de décembre, 2019 - 2020

Tableau A10 : Total des recettes d'exploitation des transporteurs aériens canadiens, 2010 - 2019

Tableau A11 : Coûts annuels de main-d'oeuvre par employé des transporteurs aériens canadiens, 2008 - 2019

Tableau A12 : Moyenne des sièges-kilomètres quotidiens régulier par transporter aérien, secteur domestique, 2019 - 2020

TRAFIC DE PASSAGERS

Tableau A13 : Concurrence sur les 25 plus occupés liaisons aériennes intérieures au 31 décembre 2020

Tableau A14 : Les 20 aéroports canadiens les plus occupés concernant les passagers payants embaqués/débarqués, 2011 - 2020

Tableau A15 : Les 10 aéroports canadiens les plus occupés concernant les passagers payants embarqués et débarqués, par secteur, 2011 - 2020

TRAFIC DE MARCHANDISES

Tableau A16 : Volume de trafic acheminé par les transporteurs aériens canadiens, 2011 - 2020

Tableau A17 : Les 10 aéroports canadiens les plus occupés concernant le cargo payant chargé et déchargé, par secteur, 2011 - 2020

Tableau A18 : Exportations et importations aériennes selon la région du monde, 2019 - 2020

Tableau A19 : Principaux groupes de produits expédiés par avion dans le cadre du commerce international du Canada, 2019 - 2020

TRANSPORT MARITIME

PORTS

Tableau M1 : Classification des ports, en date du 31 décembre 2020

Tableau M2 : Nombre de ports contrôlés et administrés par Transports Canada, par province, 2011 - 2020

Tableau M3 : Situation des installations portuaires de Transports Canada, 2020

PROFILS FINANCIERS

Tableau M4 : Résultats financiers des administrations portuaires canadiennes (APC), 2019

Tableau M5 : Comparaison des résultats financiers des administrations portuaires canadiennes (APC), 2018 - 2019

Tableau M6 : Résultats financiers des ports de Transports Canada, 2011/12 - 2020/21

Tableau M7 : Résultats financiers de la Voie maritime du Saint-Laurent, 2010/11 - 2019/20

Tableau M8 : Résultats financiers des Administrations de pilotage, 2011 - 2020

FLOTTE ET PILOTAGE

Tableau M9 : Total des missions par Administration de pilotage et missions par pilote, 2011 - 2020

Tableau M10 : Flotte de bâtiments immatriculés au Canada, selon le type de bâtiment, 2000, 2010 et 2020

VOYAGES DES NAVIRES

Tableau M11 : Nombre de voyages par navire en eau canadienne, par type de navire, 2016 - 2020

Tableau M12 : Nombre de voyage par navire en eau canadienne, par pavillon, 2016 - 2020

TRAFIC

Tableau M13 : Tonnage total manutentionné parles les Administrations portuaires canadiennes, 2011 - 2020

Tableau M14 : Transport de marchandises sur la Voie maritime du Saint-Laurent, 2011 - 2020

Tableau M15 : Trafic sur la Voie maritime du Saint-Laurent, 2011 - 2020

Tableau M16 : Trafic international des navires de croisière aux principaux ports canadiens, 2011 - 2020

Tableau M17 : Trafic maritime manutentionné par les Administrations portuaires canadiennes, 2011 - 2020

Tableau M18 : Ports les plus importants du Canada manipulant le fret conteneurisé, 2011 - 2020

Tableau M19 : Principales marchandises transportées dans les échanges maritimes internationaux du Canada, par marché, 2020

Tableau M20 : Durée complète d'un voyage de Shanghai vers Toronto via les ports de la Colombie-Britannique utilisant le modèle de transport ferroviaire direct, 2011 - 2020

Tableau M21 : Principaux indicateurs de performance pour des ports conteneurs intermodaux sélectionnés, 2018 - 2020

TRANSPORT FERROVIAIRE

PROFIL FERROVIAIRE

Tableau RA1 : Les chemins de fer au Canada, 2019

Tableau RA2 : Recettes des chemins de fer, 2010 - 2019

Tableau RA3 : Flotte ferrroviaire, 2010 - 2019

Figure RA4 : Vitesse moyenne des trains par mois, par transporteur ferroviaire, 2020

Tableau RA5 : Tonnes-kilomètres payantes par secteur ferroviaire, 2010 - 2019

TRAFIC - MARCHANDISES

Tableau RA6 : Caractéristiques du trafic total des chemins de fer, 2011 - 2020

Tableau RA7 : Trafic reçu et expédié par les transporteurs canadiens de classe II, 2011 - 2020

Tableau RA8 : Volume des exportations et des importations ferroviaires par produit, 2011 - 2020

Tableau RA9 : Valeur des exportations et des importations ferroviaires par produit, 2011 - 2020

Tableau RA10 : Mouvements de marchandises dangereuses dans le secteur ferroviaire, 2010 - 2020

Tableau RA11 : Volume des exportations et importations ferroviaires par province et territoire d'origine, 2011 - 2020

Tableau RA12 : Valeur des exportations et importations ferroviaires, par port de sortie et part port de dénouement, 2011 - 2020

Tableau RA13 : Volume des exportations et importations ferroviaires-maritimes, 2011 - 2020

Tableau RA14 : Volume des exportations ferroviaires-maritimes par produit, 2011 - 2020

Tableau RA15 : Trafic intermodal du CN et du CFCP par type de wagons, 2011 - 2020

TRAFIC - PASSAGERS

Tableau RA16 : Passagers et passagers-kilomètres transportés par VIA Rail Canada et d'autres transporteurs, 2011 - 2020

TRANSPORT ROUTIER

RÉSEAU ROUTIER

Tableau RO1 : Réseau routier national en 2017

Tableau RO2 : Longueur du réseau routier public au Canada, 2019

CAMIONNAGE - PROFIL ET ACTIVITÉ

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

Tableau RO4 : Commerce international du Canada par camion selon les groupes de produits, 2019 - 2020

Tableau RO5 : Commerce routier entre le Canada et les États-Unis selon les postes frontaliers les plus fréquentés, 2019 - 2020

Tableau RO6 : Les vingt principaux postes frontaliers franchis par les automobiles et autres véhicules, 2016 - 2020

Tableau RO7 : Les vingt principaux postes frontaliers franchis par les camions, 2016 - 2020

Tableau RO8 : Temps de traversée de frontières pour camions en direction du sud à frontières sélectionnés, 2020

Tableau RO9 : Nombre annuel de faillites d'entreprises de camionnage, par région, 2011 - 2020

LE TRANSPORT URBAIN ET AUTOCARS - PROFIL ET ACTIVITÉ

Tableau RO10 : Recettes de l'industrie du transport en autocar selon le type de service, 2009 - 2018

Tableau RO11 : Passagers transportés et véhicule-kilomètres du transport en commun, 2010 - 2019

Tableau RO12 : Composition du parc de véhicules de transport en commun, 2010 - 2019

Tableau RO13 : Salaire annuel moyen dans l'industrie de l'autobus/autocar, 2009 - 2018

Tableau RO14 : Indicateurs sélectionnés des systèmes provinciaux pour le transport urbain, 2019