The Conference Board of Canada

Perspectives pour le secteur des transports au Canada de 2020 à 2040 (après la COVID-19)

Présenté à :
Intégration des politiques et recherche
Politique stratégique et innovation
Groupe des politiques
Transports Canada

Préparé par :
Le Conference Board du Canada
mai 2021

Avis de non-responsabilité

Le présent rapport ne reflète que les points de vue du Conference Board du Canada et ne reflète pas les points de vue ni les politiques de Transports Canada. Ni Transports Canada ni ses employés ne font de garantie, expresse ou implicite, ni n'assument la responsabilité juridique de l'exactitude ou de l'exhaustivité des renseignements contenus dans le présent rapport, ni du processus décrit dans le présent rapport, et n'assument aucune responsabilité quant à l'utilisation des renseignements par quiconque. Transports Canada n'est pas responsable des erreurs ou des omissions dans le présent rapport et ne fait aucune assertion quant à l'exactitude ou à l'exhaustivité des renseignements.

Transports Canada n'appuie aucun produit ni aucune entreprise. La mention dans le présent rapport de produits, de procédés ou de services commerciaux particuliers par nom commercial, marque de commerce, fabricant ou autre, ne constitue pas ou ne signifie pas son approbation, recommandation ou soutien par Transports Canada et ne doit pas être utilisée à des fins de publicité ou d'approbation de service. Les noms de commerce ou de société ne figurent dans le présent rapport que parce qu'ils sont essentiels aux objectifs du rapport.

Les références et les hyperliens vers des sites Web externes ne constituent pas l'approbation par Transports Canada des sites Web liés, ni de l'information, des produits ou des services qui y figurent. Transports Canada n'exerce aucun contrôle rédactionnel sur les renseignements que vous pouvez trouver à ces endroits.

Table des matières

Sommaire 4
1.0 Introduction 6
2.0 Tendances macroéconomiques 9
Perspectives canadiennes 9
Perspectives pour les États-Unis et le monde 12
3.0 Rendement et perspectives par secteur 14
3.1 Transport aérien 14
Récent rendement 14
Perspectives 17
3.2 Transport ferroviaire 21
Récent rendement 21
Perspectives 25
3.3 Transport par eau 27
Récent rendement 27
Perspectives 30
3.4 Transport par camion 32
Récent rendement 32
Perspectives 34
3.5 Transport en commun et transport terrestre de voyageurs 38
Récent rendement 38
Perspectives 42
3.6 Transport par pipeline 45
Récent rendement 45
Perspectives 48
3.7 Activités de soutien au transport 50
Récent rendement 50
Perspectives 52
4.0 Conclusion 54
Glossaire 59
Tableaux de prévisions 61
Bibliographie 69

Sommaire

Le présent rapport a trois objectifs principaux. Le premier consiste à évaluer le rendement du secteur avant la pandémie et les répercussions de celle-ci. Le deuxième consiste à mieux comprendre les facteurs macroéconomiques qui affectent le secteur des transports. Le troisième objectif du présent rapport vise à quantifier et à décrire les perspectives à moyen terme pour l'ensemble du secteur des transports ainsi que pour chacune des sept industries qui le composent.

Pour atteindre ces objectifs, nous produisons des prévisions qui calculent explicitement les estimations des prix, des revenus, des dépenses, de l'investissement, des bénéfices, du PIB réel et de l'emploi pour le secteur des transports et des industries qui le composent. Cette prévision est fondée sur les perspectives économiques à long terme du Conference Board du Canada pour l'économie canadienne, qui ont été finalisées en octobre 2020. La période de prévision couverte est de 2020 à 2040. Toutefois, l'analyse contenue dans le présent rapport portera davantage sur les perspectives à moyen terme jusqu'en 2024.

Notre analyse souligne que le secteur des transports a connu une forte croissance économique avant la pandémie de coronavirus. Entre 2010 et 2019, le PIB réel de l'industrie a augmenté en moyenne de 3,7 % par année, soit presque le double du taux de 2,2 % de l'ensemble de l'économie canadienne. Au cours de cette période, cinq des sept sous-segments du secteur ont dépassé l'économie canadienne. Le transport aérien se distingue par une croissance du PIB de 7,8 % par an, puisque l'industrie desservait un nombre de passagers en constante croissance. Le transport par eau a connu la croissance la plus lente de tous les sous-segments, le PIB ayant augmenté de 0,5 % par an au cours de la même période.

D'autres indicateurs soulignent également l'élargissement du secteur au cours de la décennie précédant la COVID-19. Par exemple, le secteur a permis de créer 180 000 emplois entre 2009 et 2019. En outre, le secteur a enregistré un bénéfice avant impôt record de 18,7 milliards de dollars en 2019, ce qui était bien au-dessus de sa moyenne décennale de 12,9 milliards de dollars.

Malheureusement, la pandémie de COVID-19 a dérouté la croissance du secteur. Nous estimons que le PIB du secteur des transports se contractera de 21 % en 2020, ce qui entraînera la perte de 98 300 emplois, soit 12 % des emplois. Les répercussions de la pandémie ont été variées dans les divers segments, le transport aérien et le transport en commun et le transport terrestre étant les plus touchés, puisqu'ils sont fortement tributaires du nombre de passagers. En raison de la nature de la pandémie, on a craint les espaces communs et les multiples confinements, ce qui a forcé les services de transport comme le transport aérien à un arrêt presque total.

La sortie du ralentissement économique déclenché par la pandémie dépend en grande partie du déploiement des vaccins, de leur efficacité et de la mesure dans laquelle les mutations du virus peuvent être traitées dans le cadre de l'approche sanitaire actuelle face à la pandémie. Nous prévoyons que, à mesure que les vaccins seront largement disponibles, tant au Canada qu'à l'échelle mondiale, la confiance des consommateurs et des entreprises, les investissements et le commerce s'amélioreront. On s'attend à ce que cela entraîne une hausse du transport de marchandises qui profite au secteur. En même temps, nous nous attendons à ce que l'assouplissement des restrictions à l'égard des déplacements qui accompagnent la vaccination généralisée des Canadiens stimule les dépenses d'une partie des économies importantes que les ménages ont accumulées pendant la pandémie de COVID-19. On s'attend à ce que cela amorce une reprise significative des déplacements publics de passagers.

D'après les hypothèses susmentionnées, le secteur des transports connaîtra une reprise de son activité en 2021. Toutefois, il faudra attendre jusqu'à la fin de 2022 pour que le PIB revienne aux niveaux d'avant la COVID-19, en raison du lent rétablissement dans le transport aérien et en commun et dans le transport terrestre de passagers. La reprise de l'emploi sera plus fragile, car certains employés mis à pied de façon permanente pendant la COVID-19 ne seront pas réembauchés. En outre, le secteur continue de faire face à des vents contraires à la croissance de l'emploi provoquée par la retraite des baby-boomers. Au total, le nombre d'employés devrait atteindre 786 000 d'ici 2024, par rapport à 725 900 en 2020.

À son tour, le rendement financier du secteur des transports devrait s'améliorer au-delà de 2020. Les recettes bénéficieront d'un coup de pouce de la reprise du transport aérien, passant d'environ 144,6 milliards de dollars en 2020 à 209,8 milliards de dollars d'ici 2024. On prévoit également que les coûts augmenteront, bien qu'une croissance plus faible de l'emploi et une baisse des prix du brut limiteront les gains. Dans ce contexte, les bénéfices avant impôt devraient augmenter à 18,1 milliards de dollars d'ici 2024, après avoir glissé à environ 4,6 milliards de dollars en 2020. Les marges se situeront autour de 8,6 % jusqu'en 2024, soit un peu en dessous de leur niveau d'avant la COVID-19.

1.0 Introduction

Le présent rapport a pour objet de fournir une évaluation du rendement économique récent et des perspectives pour l'ensemble du secteur des transports du Canada et ses sous-segments. Il s'agit de la cinquième édition du rapport que le Conference Board du Canada a produit à ce sujet; la première édition a été achevée en 2009 et les éditions ultérieures ont été achevées en 2011, 2015 et 2020.

Le secteur des transports s'est rapidement rétabli après la récession de 2008-2009, car une reprise de la croissance économique mondiale a stimulé la reprise du commerce des marchandises au Canada et, par conséquent, du transport de marchandises. Dans le même temps, un regain de confiance des consommateurs et des entreprises a stimulé la demande de transport aérien, ce qui a soutenu le trafic de passagers. Ensemble, ces facteurs ont soutenu un renversement du rendement du secteur, avec le PIB, l'emploi et les bénéfices, tous revenus aux niveaux d'avant la récession en 2011. Toutefois, au cours des dernières années avant la pandémie, le contexte économique avait été marqué par la faiblesse des prix du pétrole, la dépréciation du dollar canadien, l'augmentation du niveau de la dette des consommateurs et l'incertitude commerciale croissante. La pandémie et les répercussions qu'elle a eues sur l'économie ont également eu des incidences sur l'industrie des transports. Bien que tous les segments du secteur des transports aient été touchés, certains, comme les industries du transport aérien, du transport en commun et du transport terrestre, ont été plus durement touchés que d'autres.

Cette édition des perspectives pour le secteur des transports est fondée sur les perspectives économiques à long terme du Conference Board du Canada pour l'économie canadienne, finalisées en octobre 2020. Les prévisions pour le secteur des transports sont établies à l'aide de techniques statistiques qui relient les variables socio-économiques des produits de prévision internationaux, nationaux et industriels du Conference Board du Canada aux indicateurs de rendement pertinents du secteur. Les prévisions calculent explicitement les estimations des prix, des revenus, des dépenses, de l'investissement, des bénéfices, du PIB réel et de l'emploi pour le secteur des transports et des industries qui le composent. La période de prévision couverte est de 2020 à 2040. Toutefois, l'analyse porte davantage sur les perspectives à moyen terme jusqu'en 2024. D'autres tableaux de prévisions se trouvent à la fin du présent rapport.

Le bilan économique de la pandémie a été lourd pour l'économie canadienne. Le Canada et le reste de l'économie mondiale ont dû faire face à une contraction de l'activité économique à la suite des diverses mesures adoptées pour gérer la crise sanitaire. Certaines des mesures adoptées pour faire face à la pandémie pourraient avoir des répercussions à long terme sur la structure de l'économie et, par conséquent, sur les segments des transports qui pourraient être touchés par ces changements.

Dans le présent rapport, toutes les données relatives au secteur des transports sont définies à l'aide du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN), comme défini par Statistique Canada. L'information est principalement organisée par différents modes de transport et les données sont limitées à l'activité économique menée par des entreprises canadiennes ou étrangères à l'intérieur des frontières canadiennes. L'analyse est organisée selon les définitions du SCIAN pour deux raisons. Tout d'abord, il s'agit de la norme utilisée par Statistique Canada lorsqu'il s'agit de communiquer tous les renseignements relatifs au secteur des transports, tant sur le plan agrégé fédéral que provincial. Deuxièmement, le SCIAN est conçu dans le but précis de rendre les comparaisons internationales entre les économies canadienne, américaine et mexicaine plus significatives, étant donné que les trois pays utilisent la même méthodologie de déclaration. Par conséquent, l'analyse porte sur les industries de transport suivantes :

- Transport aérien (SCIAN 481)
- Transport ferroviaire (SCIAN 482)
- Transport par eau (SCIAN 483)
- Transport par camion (SCIAN 484)
- Services de transport en commun et transport terrestre de voyageurs et transport de tourisme d'agrément (SCIAN 485 et SCIAN 487) – Tout au long du reste du présent rapport, nous le désignons comme l'industrie du transport en commun et du transport terrestre de voyageurs par souci de simplicité.
- Transport par pipeline (SCIAN 486)
- Activités de soutien au transport (SCIAN 488)

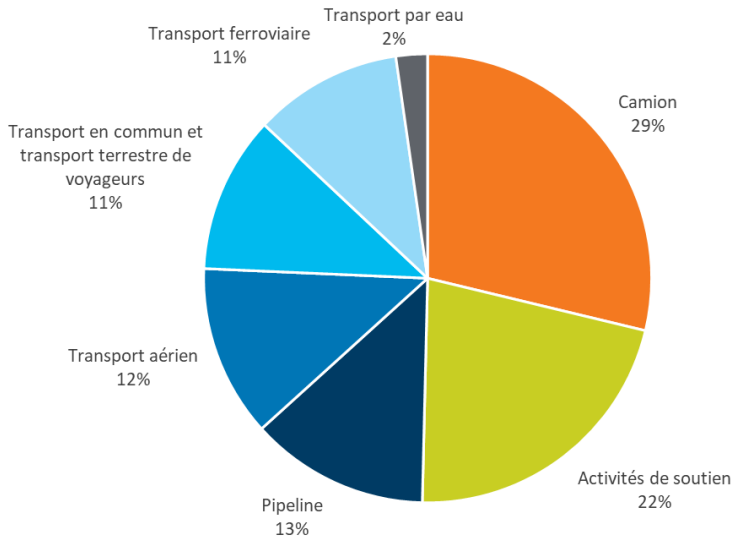
En ce qui concerne le PIB réel[1], le transport par camion est le sous-segment le plus important de l'industrie, représentant près d'un tiers de la production de l'industrie. (Voir la figure 1.1) Il est suivi d'activités de soutien. Ces deux industries combinées représentent plus de la moitié du PIB total du secteur des transports au Canada. Le reste est réparti également entre le transport par pipeline, le transport aérien, le transport ferroviaire, le transport en commun et le transport terrestre de passagers. Le segment du transport par eau est le plus petit sous-segment, représentant seulement 3 % du PIB total du transport.

Il convient de noter que seules les activités exercées par des entreprises canadiennes ou les activités canadiennes d'organisations transnationales seront assumées par le secteur canadien des transports. Par exemple, la production de transport qui se produit lorsque des marchandises sont expédiées à l'étranger par des navires battant pavillon étranger n'est pas comptée dans le secteur des transports au Canada. L'industrie bénéficiera du transport de marchandises vers le port (peut-être par camion ou par chemin de fer) et des services fournis pour transporter les marchandises à travers le port (services de soutien au transport), mais ne

[1] Le PIB réel est déclaré en dollars de 2012 dans le présent rapport, sauf indication contraire.

bénéficiera d'aucun avantage de l'expédition par eau à moins qu'elle ne soit effectuée sur un navire battant pavillon canadien. Cela s'applique également à tous les modes de transport outre-mer. Les vols effectués sur des compagnies aériennes étrangères à l'extérieur de l'espace aérien canadien ne sont pas inclus dans le secteur des transports au Canada. Si ces vols transitent par le Canada ou s'ils atterrissent au Canada, des répercussions se produisent dans le segment des services de soutien sous forme d'opérations aéroportuaires ou de contrôle de la circulation aérienne.

Figure 1.1
Industries des transports par part relative du PIB – 2019
(pourcentage)



Source : Le Conference Board du Canada, Statistique Canada.

Le reste du rapport est organisé comme suit. La section 2 décrit les perspectives macroéconomiques du Canada, des États-Unis et de l'économie mondiale. Cela définit le contexte dans lequel le secteur des transports du Canada va de l'avant. La section 3 fournit une analyse spécifique aux sept industries distinctes du secteur des transports : air, rail, eau, camion, transport en commun et passagers par voie terrestre, transport par pipeline et activités de soutien. La section 4 se termine par un résumé des résultats.

2.0 Tendances macroéconomiques

Perspectives canadiennes

Le bilan économique de la pandémie a été lourd pour l'économie canadienne[2]. En avril 2020, au cours des premières étapes de la pandémie, lorsque des confinements rigoureux ont été imposés dans toutes les provinces, le Conference Board estime que le PIB réel a chuté à 82 % des niveaux d'avant la pandémie en février et que 3 millions de Canadiens ont perdu leur emploi. Alors que les restrictions sanitaires ont commencé à être levées en mai, une reprise de l'activité économique a commencé et, d'après les estimations de novembre 2020, l'activité était de nouveau de 96,4 % du PIB réel avant la pandémie et un peu plus de 2,4 millions d'emplois avaient été récupérés[3]. Malgré cette reprise, il reste encore un écart à combler. En outre, le rythme de la reprise devrait ralentir au cours du premier semestre de cette année, puisque les vaccins ne sont pas déployés au rythme prévu et en raison de préoccupations concernant les diverses souches du virus et les confinements récurrents. Le rétablissement au sein des industries sera également varié, certaines industries se rétablissant plus rapidement et d'autres connaissant des changements fondamentaux. La nature et le rythme du rétablissement et de la croissance du secteur des transports dépendraient de l'évolution de la consommation et des dépenses des ménages, des dépenses fiscales, des investissements des entreprises et du commerce international.

Dans l'ensemble, on estime que le PIB réel a diminué de 5,4 % en 2020. (Voir la figure 2.1) Les prix ont également chuté, ce qui laisse croire que le PIB nominal, un indicateur clé de l'assiette fiscale des gouvernements, a été durement touché en 2020 et qu'il faudra du temps pour se rétablir. Ces évolutions négatives ont réduit la croissance de la production potentielle réelle à seulement 1,1 % par an au cours de la période de 2020 à 2025. À plus long terme, on s'attend à ce qu'une hausse du niveau d'investissement des entreprises par rapport au PIB favorise la croissance de la productivité, contribuant ainsi à porter la croissance économique potentielle du Canada à une moyenne annuelle d'environ 1,6 % entre 2026 et 2035. Ce rythme de croissance, bien que plus fort que les gains à court et à moyen terme, n'est pas comparable à la croissance moyenne de 3,2 % par an dans la décennie précédant la récession de 2008-2009.

Avec des mesures qui restreignent les voyages et la réouverture des entreprises non essentielles, les dépenses ont été grandement réduites au deuxième trimestre de 2020. La consommation réelle des ménages a reculé de 13,1 % ce trimestre-là. Néanmoins, les finances des ménages étaient encore positives au milieu de l'augmentation du chômage, grâce aux programmes de soutien du revenu que le gouvernement a mis en

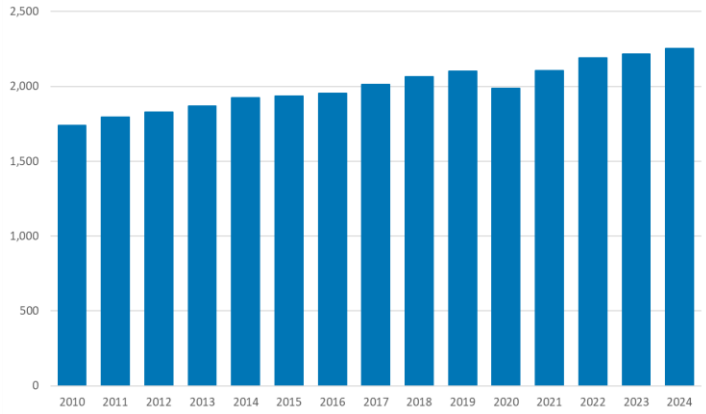
[2] Les perspectives économiques du Canada sont fondées sur nos perspectives et rapports de la CBdC qui traitent des perspectives à long terme de la demande globale, des dépenses fiscales et de l'investissement des entreprises.
[3] Conference Board du Canada, « The Recovery Rests on Vaccine Rollout:Canada's Two-Year Outlook—January 2021 ». Ottawa, Le Conference Board du Canada, 2021.

place au début de la pandémie. Avec moins d'endroits pour dépenser leur argent, de nombreux ménages ont été en mesure d'augmenter leur épargne en 2020, ce qui a augmenté leur capacité de dépenses pendant la pandémie. L'augmentation du revenu disponible des ménages (jusqu'à 10,3 %), conjuguée à une demande de consommation refoulée, a soutenu le rebond rapide des dépenses de consommation à la seconde moitié de 2020. (Figure 2.2) Selon nos prévisions, la consommation des ménages devrait rebondir pleinement d'ici le début de 2021, à mesure que les restrictions imposées à l'économie sont levées et que les marchés du travail et le revenu rebondissent. À ce titre, la croissance annuelle moyenne des dépenses des ménages passera à 3,6 % entre 2021 et 2025[4].

Figure 2.1

Le PIB devrait se rétablir aux niveaux d'avant la COVID-19 d'ici 2022

(PIB, en mille millions de dollars de 2012)

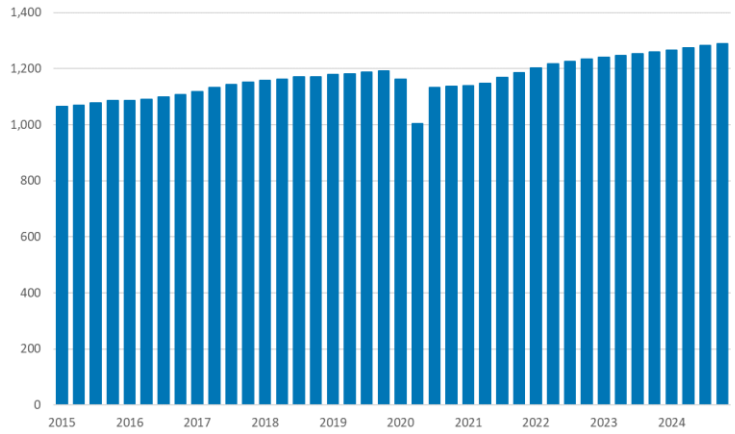


Source : Le Conference Board du Canada, Statistique Canada.

Figure 2.2

Les dépenses des ménages devraient rebondir dès 2021

(en mille milliards de dollars de 2012)



Source : Le Conference Board du Canada, Statistique Canada.

[4] Conference Board du Canada, « Challenges Ahead: Canada's Post-Pandemic Fiscal Prospects ». Ottawa, Le Conference Board du Canada, 2021.

La crise de la COVID-19 a forcé les décideurs au Canada à accorder des mesures de relance fiscales et monétaires massives pour soutenir l'économie. Du point de vue de la santé et de l'économie, la situation, bien qu'elle s'améliore, reste très risquée. Au cours des prochains mois, les gouvernements se concentreront sur le déploiement de vaccins et sur le redémarrage de l'économie, dans l'intention d'ajouter des mesures de relance supplémentaires si nécessaire. Bien qu'il s'agisse d'initiatives essentielles, il est également important pour les décideurs de commencer à planifier les retombées à long terme de la pandémie, en particulier les déficits persistants et l'explosion de la dette.

Sur le plan du commerce international, étant donné que le marché le plus important pour les exportations canadiennes est celui des États-Unis, les perspectives économiques relatives aux États-Unis sont le facteur déterminant du rendement. Les fondamentaux positifs – dont la demande économique stable des États-Unis, les plus grandes percées des exportateurs canadiens sur d'autres marchés mondiaux et un dollar canadien qui se négocie bien en deçà de la valeur à long terme – sont tous de bon augure pour le secteur canadien des exportations. Bien que la croissance des exportations ne soit pas aussi forte qu'elle l'était dans les années 1990, elle continuera d'augmenter régulièrement en proportion du PIB total. Il en va de même pour le secteur canadien des importations. Meurtrie par la pandémie, il faudra un certain temps pour que l'économie nationale retrouve pleinement son assise, et les conditions de la demande nationale seront faibles à court terme. Mais même après le retour du secteur dans son état d'avant la pandémie, une demande nationale modeste, combinée à un dollar canadien relativement faible, limitera quelque peu l'activité d'importation pour une bonne partie du reste des prévisions[5].

Dans l'ensemble, les exportations totales devraient augmenter à un taux annuel moyen de 1,5 % entre 2020 et 2024, et de 2,2 % entre 2025 et 2030. Bien que ces niveaux soient peu élevés par rapport à la croissance moyenne de 8,1 % observée au cours des années 1990, ils seront encore suffisants pour permettre aux exportations de continuer à croître progressivement en proportion du PIB total tout au long de la période couverte par les prévisions. Dans l'ensemble, les importations totales devraient connaître une croissance annuelle moyenne de 0,8 % entre 2020 et 2024, et de 1,7 % entre 2025 et 2030. Même si le secteur commercial du Canada a connu l'une de ses années les plus difficiles en 2020, les exportations seront encore suffisantes pour réduire davantage le déficit. Compte tenu des prévisions sur les exportations qui devraient dépasser les importations dans l'ensemble des prévisions, le déficit courant devrait continuer à diminuer, et se transformer en excédent de plus de 2 milliards de dollars en 2027.

[5] Conference Board du Canada, « Investment Recovery Won't Happen Overnight: Canada's Two-Year Business Investment Outlook ».

Perspectives pour les États-Unis et le monde

Le Conference Board prévoit que la croissance mondiale augmentera de 4,4 % par rapport à 2021, après une baisse de 4,2 % en 2020. Cette perspective repose toutefois sur plusieurs facteurs, dont l'évolution de la pandémie, la politique gouvernementale de contrôle des éclosions, le maintien du soutien monétaire et fiscal et la disponibilité généralisée des traitements et vaccins contre le coronavirus. Les prévisions suggèrent que la reprise serait inégale et que le rythme de la relance varierait selon les industries et les ménages, selon les répercussions de la pandémie[6].

On s'attend à ce que les marchés émergents mènent la reprise en 2021, tandis que les économies avancées seront à la traîne puisqu'elles ont été plus affectées par la pandémie. Sur les marchés émergents, on s'attend à ce que les économies de la Chine, de la Corée du Sud, de Taïwan et de l'Inde se rétablissent plus rapidement que les autres.

Les perspectives mondiales à moyen terme (de 2020 à 2023) comprennent le ralentissement et la reprise induits par la pandémie, la croissance du PIB mondial étant en moyenne de 1,5 % par an. Cette perspective explique l'érosion de la croissance de la productivité découlant du fait que les gouvernements soutiennent les entreprises non concurrentielles et d'un ralentissement dû au fait que les entreprises du monde entier ne sont pas en mesure de s'adapter aux progrès technologiques requis dans un monde post-COVID-19. À long terme, il est possible que certaines pertes engendrées par la pandémie ne soient pas recouvrées, ce qui entraînera une croissance mondiale plus lente au cours de la prochaine décennie par rapport à la précédente. La croissance du PIB mondial à long terme pourrait s'établir en moyenne à 2,6 % d'une année à l'autre au cours de la prochaine décennie par rapport à la croissance de 2,9 % observée entre 2011 et 2019. Toutefois, l'économie mondiale bénéficiera probablement de facteurs de croissance, comme la transformation numérique et les améliorations apportées à la productivité.

En ce qui concerne l'économie des États-Unis, selon les prévisions du Conference Board, l'économie connaîtra une croissance de 4,2 % en 2021, après avoir diminué de 3 % en 2020. Les principaux facteurs de la relance comprennent le déploiement des vaccins, un soutien budgétaire supplémentaire du gouvernement et une demande refoulée, faisant en sorte que les Américains dépensent une partie de l'épargne constituée au printemps dernier, lorsque la majeure partie de l'activité économique a été interrompue. Il faudra attendre un certain temps en 2024 avant que l'emploi ne revienne aux niveaux d'avant la pandémie. Le taux de chômage baissera à moyen terme, mais il ne chutera pas sous la barre des 4,0 % comme ce fut le cas au début de 2020. Le déficit budgétaire des États-Unis va progressivement diminuer après avoir atteint un record de bien plus de 3 000 milliards de dollars en 2020. Cependant, les déficits des fourchettes de mille milliards de dollars

[6] Pedro, Antunes. Challenges Ahead: Canada's Post-Pandemic Fiscal Prospects. Ottawa, Le Conference Board du Canada, 2021.

persisteront à moyen terme. Les coûts de financement, bien que présentant des défis, pourront être gérés grâce à des taux d’intérêt extrêmement bas, qui devraient persister au moins jusqu’en 2023.

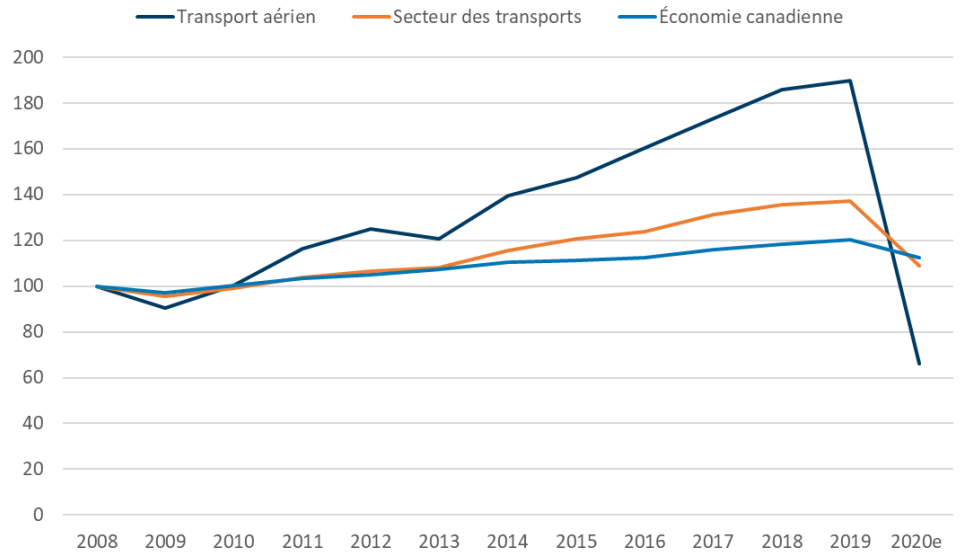
3.0 Rendement et perspectives par secteur

3.1 Transport aérien

Récent rendement

Au cours de la décennie qui a suivi la récession de 2008-2009, le rendement économique de l'industrie canadienne du transport aérien a été exceptionnel. Entre 2010 et 2019, le PIB rajusté aux prix dans le transport aérien a augmenté d'un taux annuel moyen de 7,8 %, soit plus du triple (2,2 %) de l'économie canadienne. (Voir la figure 3.1.1) Le transport aérien a été en mesure de surpasser l'économie globale au cours de cette période, puisqu'il a desservi un nombre croissant de passagers, nombre alimenté par une forte croissance des visiteurs internationaux au Canada à la suite de la dépréciation du dollar canadien en 2014.

Figure 3.1.1
Le transport aérien était plus performant que le secteur des transports avant l'apparition de la COVID-19
(indice du PIB réel, 2008 = 100)



e = estimation
Sources : Le Conference Board du Canada; Statistique Canada. Tableau 23-10-0079-01.

Malgré son impressionnant rendement depuis la fin de la récession de 2008-2009, la croissance du PIB dans le transport aérien a été modérée jusqu'à la pandémie de COVID-19. Sur le plan national, le ralentissement de la croissance économique, combiné à une dette élevée des ménages, a fait que la croissance des dépenses de consommation a connu un ralentissement. Dans le même temps, l'augmentation du nombre de voyageurs internationaux au Canada semble s'être stabilisée, après avoir atteint un sommet en 2017. Pour ces raisons, nos perspectives antérieures[7], finalisées en novembre 2019 (donc avant l'apparition de la COVID-19),

[7] Perspectives pour le secteur des transports au Canada de 2019 à 2035.

prévoyaient que le PIB dans le transport aérien augmenterait en moyenne de 1,4 % entre 2019 et 2023, soit bien en dessous du rythme historique de l'industrie.

La pandémie de COVID-19 a fait dérailler cette prévision. Qui plus est, la pandémie a représenté un véritable cygne noir, un événement imprévisible aux conséquences considérables, pour l'industrie du transport aérien[8]. Après que l'Organisation mondiale de la Santé a déclaré que l'éclosion de COVID-19 était une pandémie le 11 mars 2020[9,10], de nombreux pays, dont le Canada, ont ordonné des confinements, ont fermé les frontières et ont encouragé l'éloignement social en vue de ralentir la transmission du virus. Le tout a contribué à un effondrement sans précédent du transport aérien. Au mois d'avril, les principales compagnies aériennes du Canada ne desservaient que 7 600 passagers par jour, soit environ 3 % des 249 000 passagers qu'elles transportaient chaque jour un an plus tôt. (Voir la figure 3.1.2.)

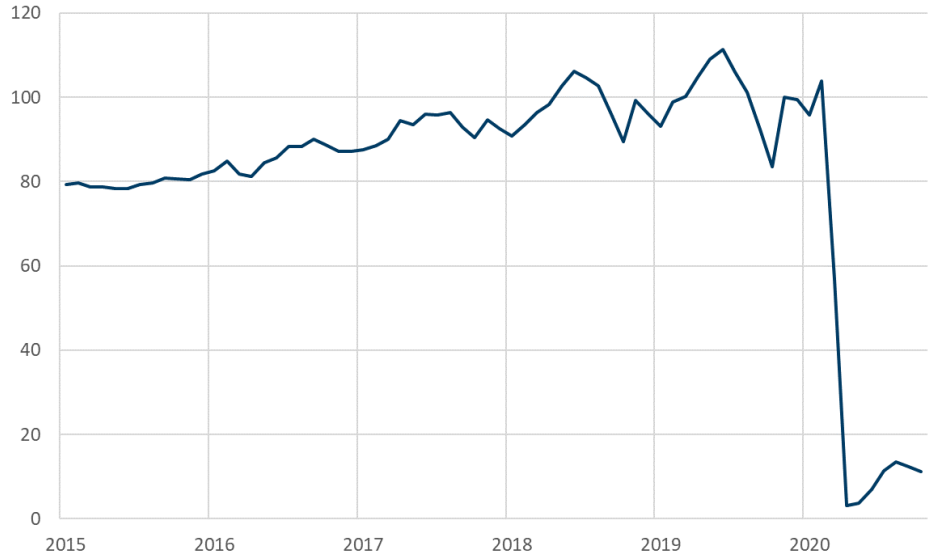
En réponse à ces diminutions record, les compagnies aériennes canadiennes ont rajusté leur offre. Air Canada a interrompu presque tous les vols internationaux et plus de la moitié de ses vols à l'intérieur du Canada, tandis que WestJet, Air Transat, Porter et Sunwing ont coupé certains ou tous leurs vols nationaux et internationaux[11]. Ces annulations ont contribué à une baisse globale du nombre de kilomètres-sièges disponibles, un indicateur de l'offre, de 22,6 milliards de kilomètres par mois en 2019 à un creux de 1,3 milliard de kilomètres en mai. Depuis juin 2020, les principales compagnies aériennes canadiennes ont légèrement augmenté leur capacité, ce qui correspond à une amélioration modeste du transport aérien. Toutefois, les restrictions sur les déplacements non essentiels au Canada et les mises en quarantaine obligatoires de 14 jours pour les Canadiens qui reviennent de l'étranger limitent tout rétablissement digne de ce nom pour les passagers aériens. En conséquence, le transport aérien reste soumis à une pression intense.

[8] Voss, « The Black Swan ».
[9] Une pandémie est définie comme une maladie infectieuse contagieuse qui s'est propagée à de multiples régions géographiques ou continents.
[10] Organisation mondiale de la Santé, « Timeline: WHO's COVID-19 Response ».
[11] Transports Canada, « Les transports au Canada 2019 ».

Figure 3.1.2

Les compagnies aériennes canadiennes doivent faire face à des baisses record des déplacements de passagers

(indice des passagers transportés par les grandes compagnies aériennes canadiennes, 2019 = 100)



Sources : Le Conference Board du Canada; Statistique Canada. Tableau 23-10-0079-01.

Plusieurs autres indicateurs économiques soulignent le fardeau de la COVID-19 sur le transport aérien. D'une part, le PIB des transports aériens a chuté de 95 % au deuxième trimestre de 2020. La seule autre industrie canadienne à avoir connu une baisse comparable a été le transport en commun et le transport terrestre de passagers, qui a vu son PIB chuter de 63 %[12]. De plus, le transport aérien a supprimé environ 28 000 emplois entre le premier et le quatrième trimestre de 2020, soit l'équivalent de plus d'un tiers de la main-d'œuvre de l'industrie. À elle seule, Air Canada a licencié ou mis à pied plus de 20 000 employés pendant la pandémie de COVID-19, ce qui représente plus de 50 % de son effectif[13]. Enfin, l'industrie a vu sa rentabilité se détériorer considérablement. Bien que plusieurs facteurs aient réduit les coûts de l'industrie, y compris l'exploitation à capacité réduite (environ 50 % des coûts des compagnies aériennes sont variables[14]), les prix bas du pétrole et les programmes de soutien du gouvernement, la baisse des revenus a été beaucoup plus importante. Malheureusement, nous ne sommes pas en mesure d'évaluer le déséquilibre global entre les recettes et les coûts pour l'industrie du transport aérien, puisque Statistique Canada a récemment cessé de fournir des données financières détaillées par industrie. Néanmoins, le rendement financier d'Air Canada, le plus important acteur de l'industrie, met en lumière les difficultés financières actuelles de l'industrie. La compagnie

[12] Statistique Canada. Tableau 36-10-0434-01 – Produit intérieur brut (PIB) aux prix de base, par industrie, mensuellement (x 1 000 000).
[13] Air Canada, "Air Canada Implements Additional Capacity and Workforce Reductions."
[14] OECD, "COVID-19 and the Aviation Industry: Impact and Policy Responses."

aérienne a enregistré une perte de 1,75 milliard de dollars pour le deuxième trimestre de 2020[15], suivie d'une perte de 785 millions de dollars au troisième trimestre[16].

Perspectives

Toute reprise économique significative dans le transport aérien dépend de la disponibilité publique généralisée d'un vaccin contre la COVID-19 au Canada et dans le reste du monde. Après une baisse de 9,1 % en 2020, les dépenses des ménages, moteur principal de la demande des compagnies aériennes, ne pourront que se rétablir en 2021, étant donné l'amélioration des conditions du marché du travail et les dépenses de l'argent épargné. Toutefois, toutes les catégories de dépenses ne se rétabliront pas uniformément. Notamment, les dépenses consacrées aux services de transport se rétabliront plus lentement, puisque les consommateurs continueront à limiter leurs déplacements. (Voir la figure 3.1.3.) Les déplacements par transport public de passagers ne devraient se rétablir dans une large mesure qu'une fois la vaccination généralisée.

Quand cela devrait-il se produire? Selon nos prévisions, les vaccins contre la COVID-19 seront largement accessibles aux Canadiens d'ici octobre 2021. Ce calendrier est conforme à une enquête d'experts[17] publiée dans le *Journal of General Internal Medicine*[18] et à une annonce récente de l'Agence de la santé publique du Canada (ASPC) suggérant que tous les Canadiens qui veulent un vaccin seront vaccinés d'ici septembre 2021[19].

On s'attend à ce que la vaccination généralisée amorce la reprise des voyages aériens, qui, nous l'espérons, sera prolongée. Les voyages nationaux de passagers devraient revenir aux niveaux de 2019 d'ici le quatrième trimestre de 2023. Le trafic aérien international, qui représente 42 % du trafic aérien des passagers dans les aéroports canadiens[20], devrait se rétablir légèrement plus lentement. Ces prévisions reflètent une vaccination plus lente dans la plupart des pays à l'extérieur du Canada et une levée délibérée des restrictions de voyage par le gouvernement canadien. Le nombre de passagers internationaux desservis par les compagnies aériennes canadiennes devrait revenir aux niveaux de 2019 d'ici le premier trimestre de 2024.

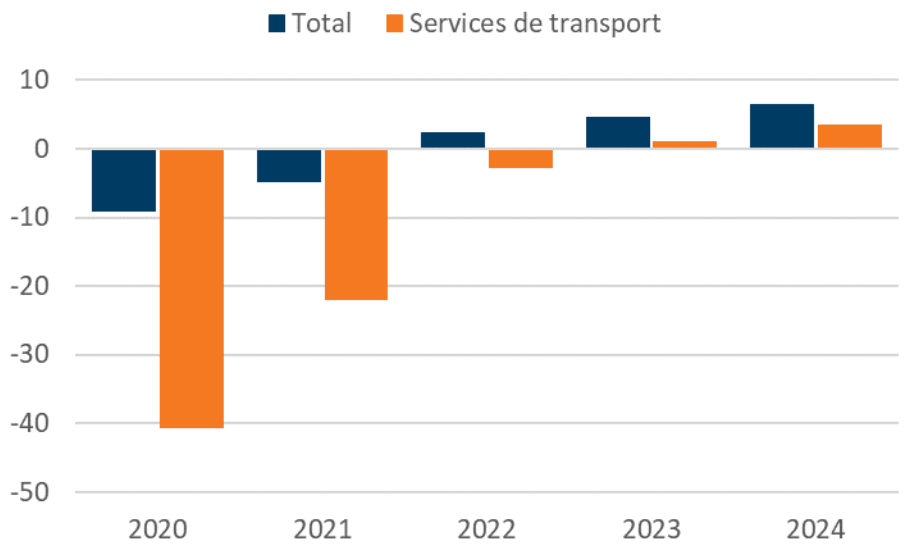
---

[15] CBC, « Air Canada Posts $1.7B Quarterly Loss as COVID-19 Walloped Travel Demand ».
[16] Air Canada, "Air Canada Reports Third Quarter 2020 Results."
[17] L'échantillon de l'enquête était composé de 28 experts ayant 25 années d'expérience médianes dans le domaine des vaccins (plage 8–42); vingt ont travaillé dans le milieu universitaire, six dans l'industrie et deux dans le gouvernement. Les participants étaient principalement établis au Canada (20) et aux États-Unis (6).
[18] Kane et coll., « Expert Forecasts of COVID-19 Vaccine Development Timelines ».
[19] Tasker, "All Canadians Who Want a Shot Will Be Vaccinated by September 2021, Public Health Agency Says | CBC News."
[20] Statistique Canada. Tableau 23-10-0253-01 – Trafic aérien de passagers aux aéroports canadiens, annuel.

Figure 3.1.3

On s'attend à ce que les dépenses des ménages pour les services de transport restent faibles plus longtemps

(indice de consommation des ménages, 2019 = 0)



Sources : Le Conference Board du Canada; Statistique Canada.

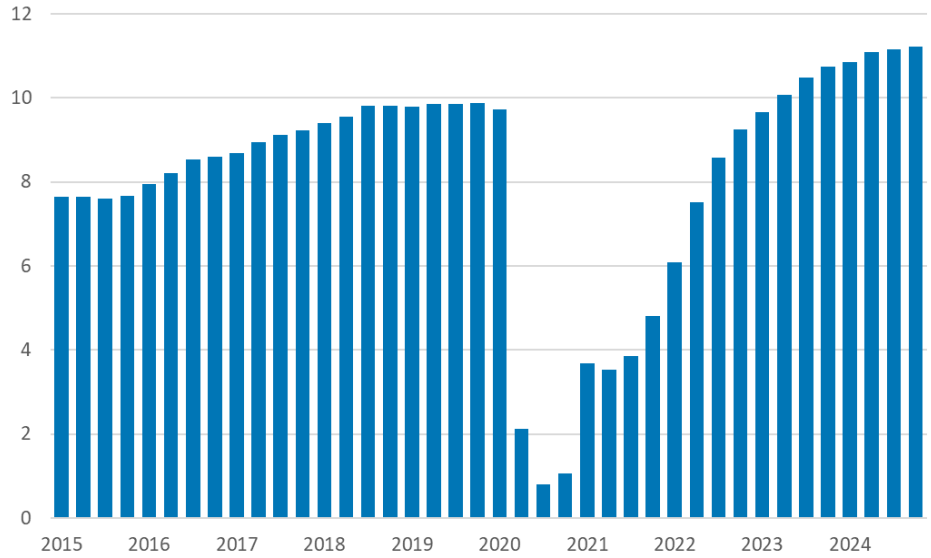
Les perspectives économiques du transport aérien refléteront l'amélioration des déplacements des passagers. Le PIB reprendra son niveau d'avant la COVID-19 (c'est-à-dire en 2019) d'ici 2023. (Voir la figure 3.1.4.) Par la suite, l'amélioration continue du transport de passagers permettra à l'industrie de se développer; toutefois, cet élargissement sera freiné par le ralentissement de la croissance des dépenses de consommation, résultant de la modération des gains d'emploi et des consommateurs canadiens qui se concentrent sur la gestion de leurs dettes. En d'autres termes, nous ne prévoyons pas que l'industrie du transport aérien maintiendra sa forte croissance d'avant la pandémie de COVID-19 une fois qu'elle se rétablira.

Bien que l'emploi dans le transport aérien se rétablira en fonction du PIB, notre modèle ne prévoit pas une reprise totale à moyen terme. D'ici 2024, le transport aérien devrait récupérer 20 800 des 26 200 emplois perdus en 2020. Plusieurs facteurs expliquent une reprise incomplète. Premièrement, le transport aérien continue de faire face à des vents contraires à la croissance de l'emploi provoquée par la retraite des baby-boomers. Deuxièmement, certains postes qui ont fait l'objet de mises à pied de façon permanente pendant la COVID-19 ne peuvent pas être rétablis à mesure que l'industrie se rétablit pour des raisons financières. Troisièmement, nous avons établi la reprise par rapport aux niveaux d'emploi de 2019, qui étaient au-dessus de la tendance, reflétant le développement historique de l'industrie. L'emploi atteindra 77 200 postes d'ici 2024, soit bien au-dessus de la moyenne de 74 900 entre 2015 et 2019.

Figure 3.1.4

Le PIB se rétablira aux niveaux d'avant la COVID-19 d'ici 2023

(en milliards de dollars de 2012)



Sources : Le Conference Board du Canada; Statistique Canada.

En matière de finances, le transport aérien ne devrait pas regagner sa rentabilité avant 2023. Dans la foulée d'une perte estimée à 7,7 milliards de dollars en 2020, notre modèle prévoit que l'industrie sera confrontée à un défi encore plus grand en 2021, perdant 9,7 milliards de dollars de plus. Par la suite, les pertes seront modérées et finiront par s'inverser à mesure que le nombre croissant de passagers augmentera les recettes. Il convient de noter que nos projections de bénéfices sont susceptibles de surestimer l'incidence parce que :

1. Ils ne tiennent pas compte explicitement des mesures de soutien du gouvernement, comme la Subvention salariale d'urgence du Canada (SSUC), qui réduisent les coûts d'entreprise.
2. Notre modèle n'est pas conçu pour saisir l'insolvabilité ou d'autres effets de difficultés financières sur les entreprises. Dans cette optique, il ne donne pas de renseignements sur la durée pendant laquelle le transport aérien pourrait subir des pertes aussi importantes.

Dans tous les cas, les difficultés financières auxquelles le transport aérien est confronté en raison de la COVID-19 sont sans précédent. L'industrie a été rentable depuis quatorze ans sur les quinze dernières années. Avant cette lancée impressionnante, le transport aérien a connu une série de baisses de profits consécutives entre 2000 et 2004. Au cours de cette période, la perte annuelle la plus importante s'est élevée à 900 millions de dollars en 2001.

Le transport aérien est confronté à une reprise difficile à la suite de l'impact économique sans précédent de la pandémie de COVID-19. Nos prévisions pour la reprise de l'industrie décrites ci-dessus sont sujettes à divers risques. En voici quelques-uns :

- **Vaccination :** Les mutations du virus, ou les vaccins qui ne procurent pas une immunité durable, retarderaient la reprise des déplacements des passagers, et donc la reprise économique du transport aérien.
- **Nouvelle normalité pour le transport aérien :** Les changements dans le comportement des consommateurs peuvent empêcher un retour aux niveaux de demande d'avant la crise, malgré la levée des confinements et l'assouplissement des autres restrictions en matière de voyage. En outre, le succès des plateformes de réunion virtuelles, comme Zoom et Microsoft Teams, pourrait entraver le retour des voyages d'affaires à ses niveaux d'avant la pandémie.
- **Solvabilité :** Selon nos perspectives, les compagnies aériennes pourraient faire face au défi de rester solvables[21]. Même s'il est peu probable que les grandes compagnies aériennes canadiennes ne soient pas renflouées en cas d'insolvabilité[22], les conditions d'un tel renflouement pourraient influer sur la trajectoire de croissance future de l'industrie.
- **Retour à une capacité normale :** Plusieurs facteurs pourraient limiter la capacité des compagnies aériennes de répondre à une éventuelle augmentation de la demande. En voici quelques-uns :
    - Annulations de commandes d'aéronefs et départs à la retraite causés par la baisse sans précédent des voyages aériens en 2020[23]. Les coupures dans les flottes et les failles potentielles des compagnies aériennes pourraient priver le marché d'une capacité supplémentaire.
    - Les possibles déséquilibres du marché du travail à mesure que les compagnies aériennes cherchent à réembaucher des postes clés, comme les techniciens en entretien des aéronefs, les contrôleurs de la circulation aérienne et les pilotes. Les exigences en matière de formation intensive représentent des obstacles importants à l'entrée de ces postes, ce qui limite la requalification rapide.
    - Les obstacles éventuels à la circulation après une pandémie, comme le maintien des procédures de sécurité.

[21] En mai, l'Association internationale du transport aérien a prédit que seulement 30 des quelque 700 compagnies aériennes du monde survivraient à la crise sans l'aide du gouvernement.
[22] Le gouvernement fédéral a déjà entamé des pourparlers avec les principales compagnies aériennes du Canada au sujet d'un plan de renflouement propre à l'industrie qui pourrait comprendre des prêts et d'autres aides. Cependant, le gouvernement avait une liste d'exigences, notamment la demande que les compagnies aériennes ouvrent leurs états de compte, remboursent les passagers pour les vols annulés et évitent l'annulation des achats prévus de nouveaux avions effectués dans le pays.
[23] Deloitte, "COVID-19 - Aviation's Recovery Flight Plan: Stronger Ecosystem Collaboration Needed."

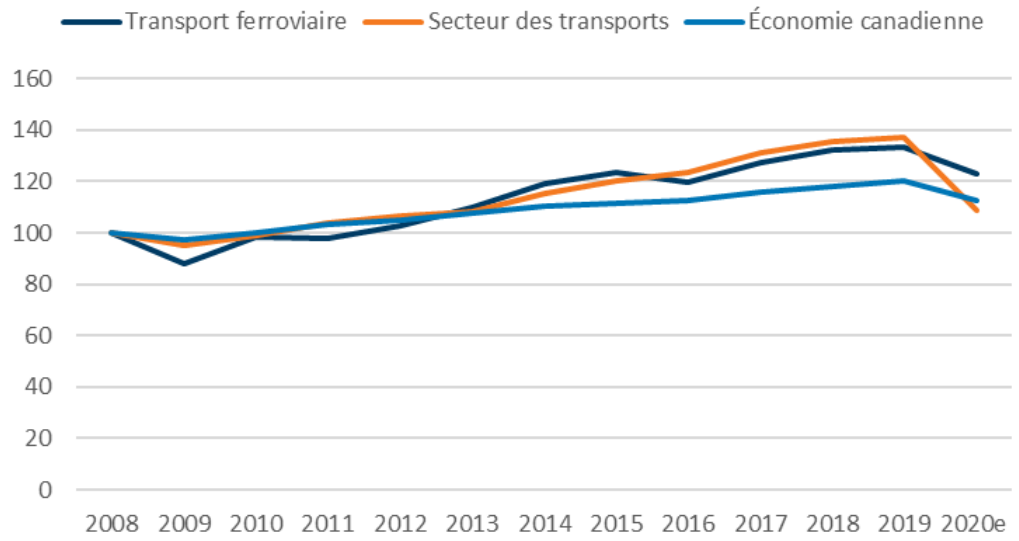
3.2 Transport ferroviaire

Récent rendement

Depuis 2009, l'industrie canadienne du transport ferroviaire connaît une croissance constante, avec un pic de croissance entre 2016 et 2019. La croissance annuelle moyenne du PIB (corrigée aux prix) pour la période de 2010 à 2019 était de 4,3 % pour ce segment de l'industrie et était supérieure à la croissance économique canadienne globale de 2,2 % pour la même période. (Figure 3.2.1)

En conséquence de la pandémie, la contribution du PIB de cette industrie a diminué de 7,8 %. Le PIB du secteur du transport ferroviaire a connu une baisse moins marquée que la plupart des autres secteurs du transport, comme on peut le voir ci-dessous. (Figure 3.2.2.) Cela pourrait s'expliquer par le fait que les recettes provenant du transport ferroviaire découlent principalement du transport de marchandises.

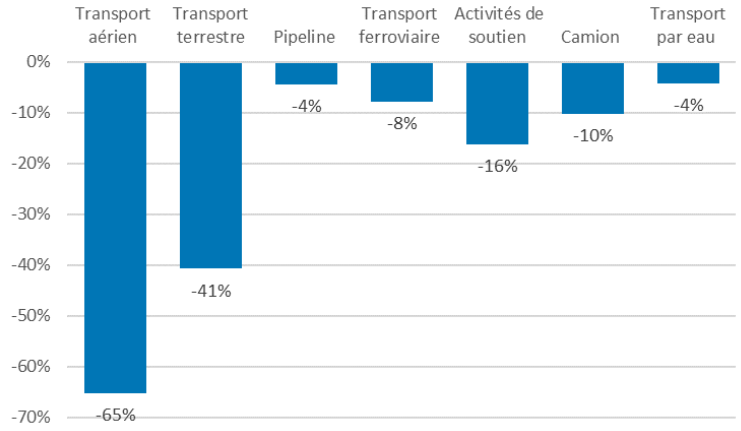
Figure 3.2.1
Le transport ferroviaire a été moins touché par la pandémie que l'ensemble du secteur des transports
(indice du PIB réel, 2008 = 100)



e = estimation
Sources : Le Conference Board du Canada; Statistique Canada.

Figure 3.2.2

Baisse du PIB la plus faible pour les industries du transport ferroviaire, par eau et par pipeline
(variation en pourcentage du PIB, 2020)

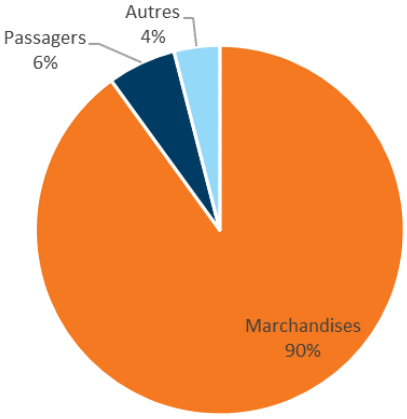


Sources : Le Conference Board du Canada; Statistique Canada.

Le rendement économique de l'industrie ferroviaire canadienne est étroitement associé au rendement de l'industrie nord-américaine du transport de marchandises. Plus de 90 % des recettes de l'industrie du transport ferroviaire au Canada proviennent des marchandises. La figure 3.2.3 ci-dessous met en évidence la prédominance des revenus issus du transport de marchandises par rapport aux revenus du transport de passagers.

Figure 3.2.3

Le transport de marchandises contribue à 90 % des recettes du transport ferroviaire
(part des recettes des composantes du transport ferroviaire, 2018)



Sources : Le Conference Board du Canada; Statistique Canada.

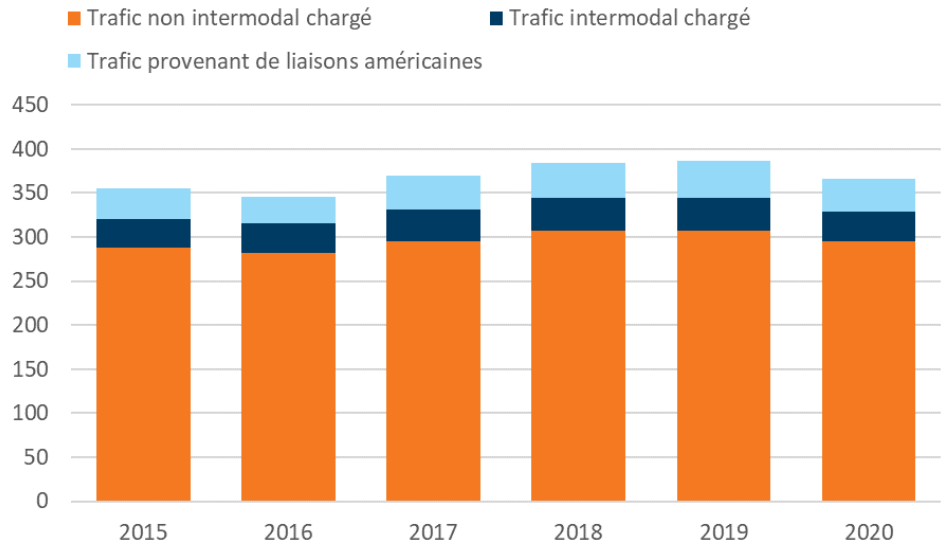
Les volumes de marchandises transportés par les compagnies de chemin de fer ont diminué de 5,4 % entre 2019 et 2020, avec des baisses du transport intermodal et non intermodal de marchandises. Alors que les charges de marchandises non intermodales au Canada ont diminué de 3,9 % pour passer à 295,6 millions de

tonnes, le trafic de marchandises intermodales a diminué de 10,7 % pour passer à 33,2 millions de tonnes à la fin de 2020. Malgré cette baisse, les volumes de marchandises sont demeurés dans la moyenne quinquennale, comme on peut le voir dans le graphique ci-dessous. (Voir la figure 3.2.4.)

Figure 3.2.4

Les volumes de marchandises ont diminué, mais se situent toujours dans les volumes moyens des cinq années précédentes

(composants de chargement ferroviaire, en millions de tonnes)

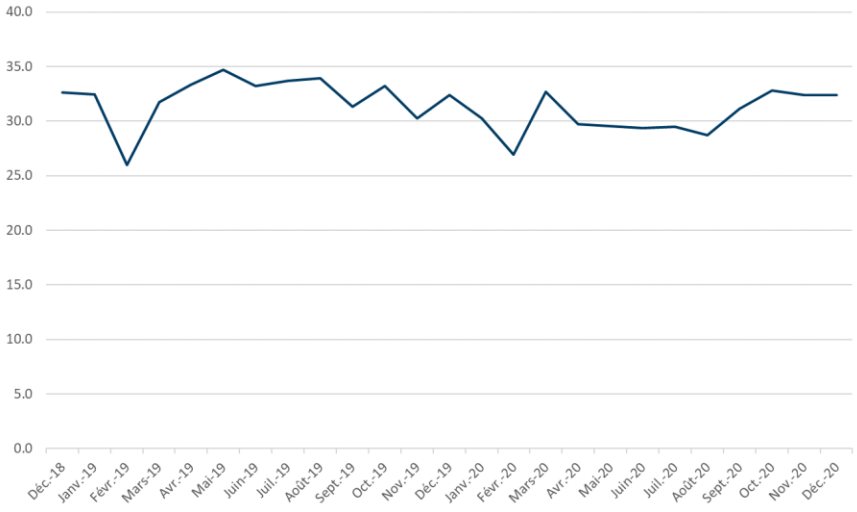


Sources : Le Conference Board du Canada; Statistique Canada, Tableau 23-10-0216-01.

Figure 3.2.5

Les volumes de marchandises ont diminué pendant la pandémie, mais le nombre a depuis pris du mieux

(Trafic total transporté, composition du chargement ferroviaire, en millions de tonnes)



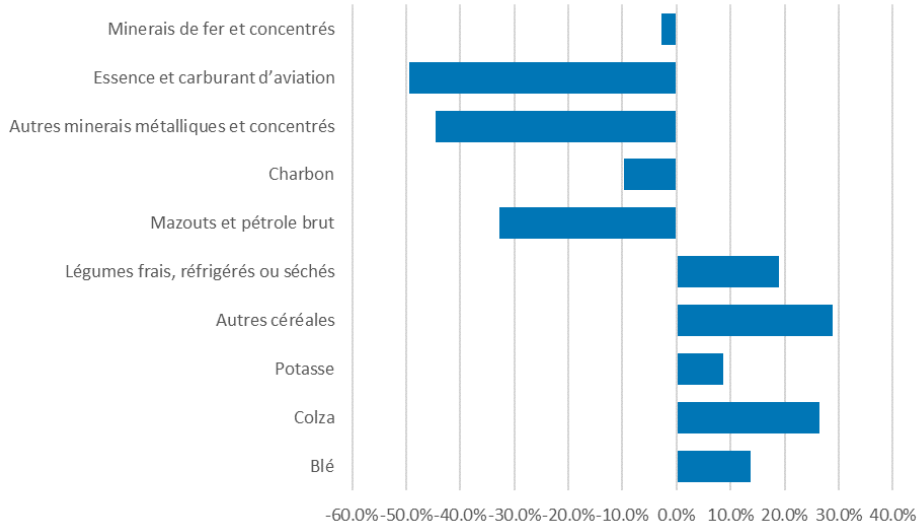
Sources : Le Conference Board du Canada; Statistique Canada.

Il est intéressant de noter que la pandémie a modifié la composition des marchandises et a entraîné un passage de l'énergie aux produits agricoles et alimentaires. Cela reflète les changements dans les habitudes de consommation au cours de la pandémie, la demande d'énergie étant plus faible en raison des restrictions de déplacement et des confinements. Toutes les compositions des charges énergétiques ont diminué de 2019 à 2020, la baisse la plus forte touchant l'essence et le carburant d'aviation et autres minerais et concentrés métalliques. En revanche, les charges de produits agricoles et alimentaires dans tous les sous-composants ont augmenté de 2019 à 2020. (Voir la figure 3.2.6.)

Figure 3.2.6

La pandémie a entraîné un changement dans la composition du transport de marchandises par voie ferroviaire

(chargement des wagons par produit, variation en pourcentage, 2020)



Sources : Le Conference Board du Canada; Statistique Canada, Tableau 23-10-0216-02.

Bien que le transport de marchandises constitue la part dominante des recettes ferroviaires canadiennes, le réseau de transport ferroviaire de voyageurs a un rôle important à jouer dans les liens à l'échelle nationale. En 2019, le transport ferroviaire canadien a transporté 100 millions de passagers à travers le pays[24]. Même si le transport ferroviaire voyageur a diminué au Canada au cours des dernières décennies du fait que les déplacements en avion et en véhicule privé ont pris de l'ampleur, il demeure un choix de transport privilégié pour certains Canadiens, en particulier dans le corridor Québec-Windsor très fréquenté, et il offre une option de transport accessible dont l'impact environnemental est inférieur à celui des autres modes de transport tels que l'aviation et le véhicule privé. Les chemins de fer ne produisent que 1 % des émissions totales de gaz à effet de serre (GES) du Canada et 3,5 % des émissions totales de GES liées au transport au Canada, ce qui

[24] Association des chemins de fer du Canada, « Les transports au Canada 2019 ».

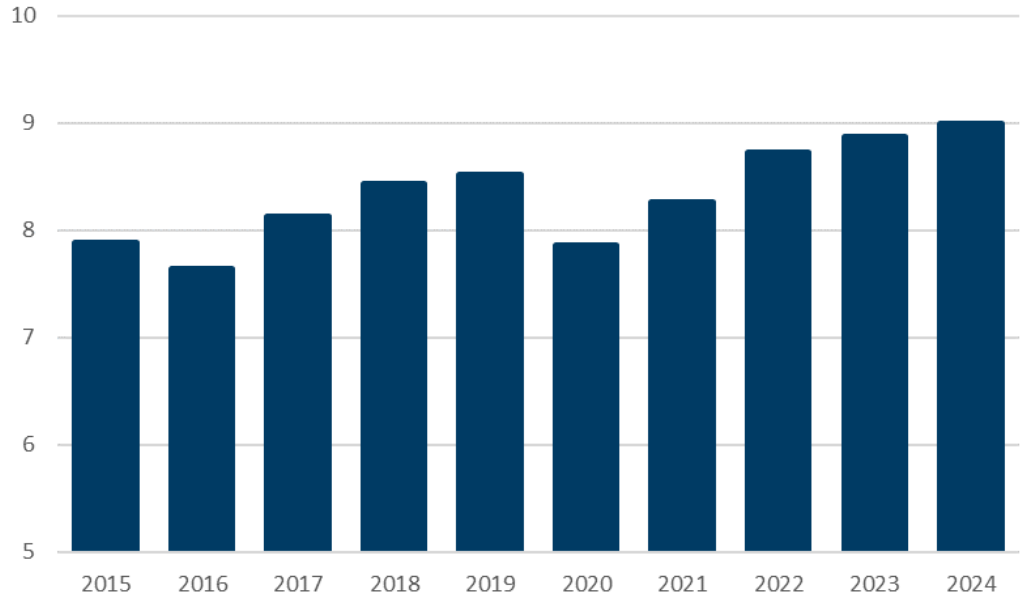
en fait l'une des options les plus durables du pays[25]. La proposition de transport ferroviaire à haute fréquence entre Toronto et Québec serait un grand pas dans le domaine du transport ferroviaire de voyageurs, puisqu'il permettra d'offrir un service plus fréquent, plus rapide et plus fiable qui ferait du train une option plus attrayante pour les voyageurs dans ce corridor dynamique. La réussite du projet déterminerait également la mise en œuvre de projets semblables à venir dans les corridors très fréquentés à travers le pays.

Perspectives

On s'attend à ce que l'activité économique à court terme dans ce secteur rebondisse, le PIB devant être aligné sur la tendance à long terme à partir de 2022. À mesure que l'économie générale commence à se rétablir et que les volumes de marchandises continuent d'augmenter, le secteur devrait croître. Entre 2021 et 2023, notre modèle estime que le PIB du transport ferroviaire augmentera de 3,5 % par année. (Voir la figure 3.2.7.)

Figure 3.2.7

Le PIB du transport ferroviaire s'alignera sur la tendance à long terme à partir de 2022
(PIB, en milliards de dollars de 2012)



Sources : Le Conference Board du Canada; Statistique Canada.

Les investissements et la productivité seront plus importants au cours des deux prochaines années, à mesure que l'industrie se développera pour accroître sa capacité de répondre à une demande supplémentaire et que des investissements seront faits pour appuyer les progrès technologiques et l'amélioration des liens intermodaux du transport de marchandises. (Voir les figures 3.2.8. et 3.2.9.) Il y a déjà eu des avancées technologiques intéressantes en ce sens. Par exemple, en 2019, la Compagnie des chemins de fer nationaux

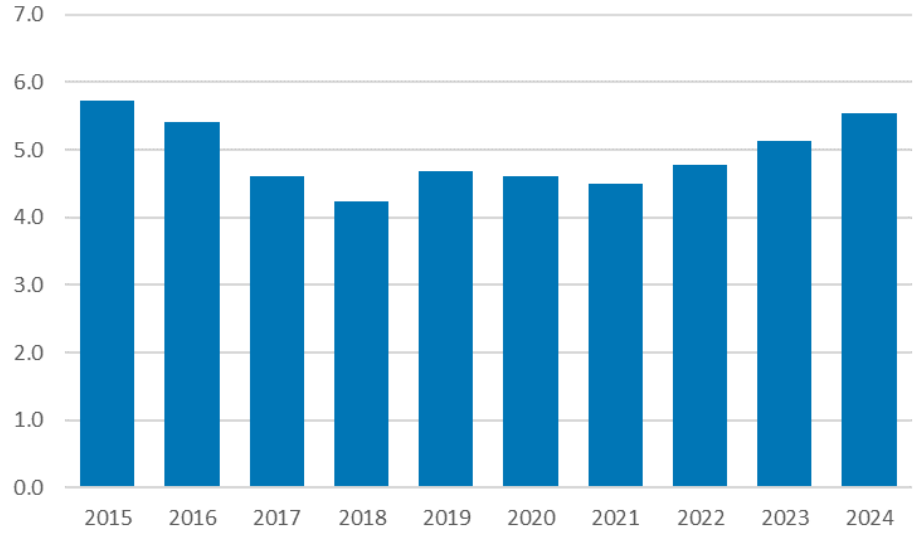
[25] Railway Association of Canada, « Transportation in Canada 2019."

du Canada a acquis le fournisseur de services logistiques TransX et la division intermodale de H&R Transport Ltd. Au moyen de ces acquisitions, elle s'attend à accroître sa portée dans l'économie de la consommation en exploitant son réseau ferroviaire pour regrouper davantage d'expéditions en charges intermodales[26].

Le Canadien National a également annoncé un nouveau service intermodal à courte distance conçu pour réduire le trafic de camions dans la région de Halifax (Nouvelle-Écosse). De concert avec l'Administration portuaire de Halifax, des transporteurs maritimes et des clients, le chemin de fer devrait ajouter un service entre son aire de trafic intermodal de Moncton (Nouveau-Brunswick) et le port de Halifax, soit une distance d'environ 170 milles, et déplacer le trafic de conteneurs qui est actuellement pris en charge par des camions[27].

Dans ce contexte, il serait intéressant d'examiner certaines des conclusions présentées par l'Association of American Railroads dans un scénario théorique sur le remplacement du trafic routier par le trafic ferroviaire aux États-Unis. Cette analyse révèle que si 25 % du trafic routier se déplaçant au moins sur 750 milles était remplacé par le rail, les émissions annuelles de GES diminueraient d'environ 13,1 millions de tonnes, ce qui équivaudrait à retirer 2,6 millions de voitures de la route pendant un an ou à planter près de 200 millions d'arbres[28]. Bien que les résultats de ces scénarios dépendent de diverses hypothèses, ils mettent en évidence le rôle que l'industrie du transport ferroviaire joue dans la réduction des émissions de GES dans l'environnement et la façon dont les investissements technologiques pour améliorer le secteur pourraient avoir un rôle extrêmement important à jouer.

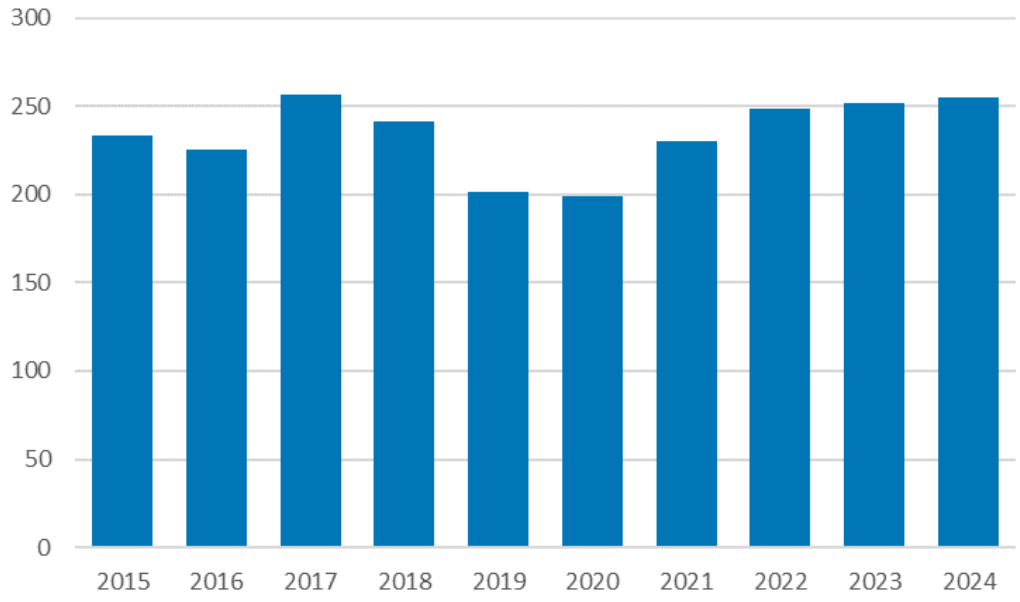
Figure 3.2.8
Augmentation des investissements à partir de 2022
(investissement nominal, en milliards de dollars)



[26] *Journal of Commerce*, « Canadian rails take different tracks to attract intermodal ».
[27] Trains.com, « CN announces new short-haul intermodal service in Nova Scotia ».
[28] *Global Railway Review*. « A bright future for U.S. rail freight ».

Sources : Le Conference Board du Canada; Statistique Canada.

À partir de 2022, la productivité dépasse les niveaux d'avant la COVID-19
(PIB/emploi, en milliers de dollars de 2012)



Sources : Le Conference Board du Canada; Statistique Canada.

Un important développement récent qu'il serait adéquat de suivre est le plan annoncé par la Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique pour acquérir Kansas City Southern. Si cette acquisition se concrétise, elle mènerait au premier réseau ferroviaire continental continu reliant le Canada, le Mexique et les États-Unis[29].

3.3 Transport par eau

Récent rendement

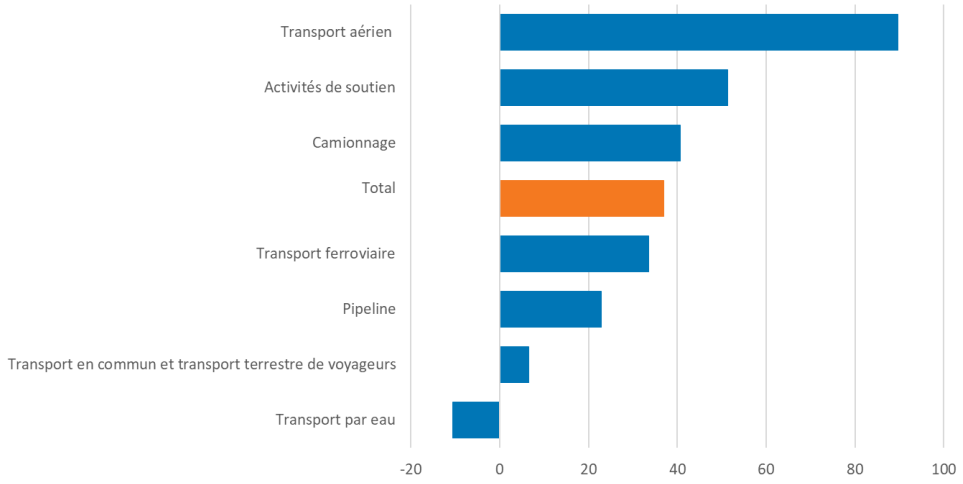
La majeure partie de l'activité économique dans le transport par voie maritime est générée par le transport de marchandises (par opposition aux passagers), en particulier les exportations. Selon l'Association des administrations portuaires canadiennes, près d'un cinquième du volume des exportations du Canada vers les États-Unis et 95 % du volume des exportations du Canada vers d'autres pays sont transportés par navire[30]. En conséquence, l'industrie dépend fortement du développement de l'économie mondiale et du commerce. Néanmoins, l'industrie compte aussi sur les dépenses des ménages et sur le tourisme pour transporter des passagers à l'intérieur et à l'extérieur du Canada.

[29] *Globe and Mail*, « CP Rail, Kansas City Southern ask U.S. regulator for quick consideration of US$25.2-billion merger ».
[30] Association of Canadian Port Authorities, "Industry Information: Canadian Port Industry."

En ce qui concerne le rendement économique, le transport par eau a s'est classé sous la moyenne de rendement du secteur des transports dans son ensemble au cours de la décennie qui a suivi la récession de 2008-2009. Par exemple, le PIB de l'industrie en 2019 était encore de 11 % inférieur aux niveaux de 2008. (Voir la figure 3.3.1) En comparaison, les six autres industries des transports avaient dépassé les niveaux de « production » d'avant la récession, le PIB pour l'ensemble du secteur des transports ayant augmenté de 37 % en 2019 par rapport à 2008. L'une des raisons pour lesquelles le transport par eau n'a pas noté un rétablissement du PIB à son niveau d'avant la récession est qu'il n'a pas pu tirer parti de la croissance des exportations vers l'Asie, parce que le Canada n'a pas beaucoup d'entreprises de transport par eau qui assurent un service jusqu'au continent[31].

Figure 3.3.1

Le PIB n'a pas retrouvé les niveaux d'avant la récession dans le transport par eau
(variation en pourcentage du PIB, de 2008 à 2019)



Sources : Le Conference Board du Canada; Statistique Canada.

Toutefois, il est peu probable que les données sur le PIB soient représentatives du rendement économique réel de l'industrie. Par exemple, entre 2015 et 2019, les milles marins parcourus par des remorqueurs, les navires de charge, les porte-conteneurs, les vraquiers et les navires-citernes dans les eaux canadiennes ont augmenté de 13 %[32]. Dans le même temps, les milles nautiques des navires à passagers (y compris les traversiers et les navires de croisière) ont augmenté de 28 %[33]. Cette augmentation est nettement supérieure à la hausse de 5 % du PIB du transport par voie navigable au cours de la même période. Cette divergence est susceptible de refléter le fait qu'une quantité importante de marchandises transitant par les eaux canadiennes est transportée par des navires battant pavillon étranger et qu'elles sont traitées comme une importation de

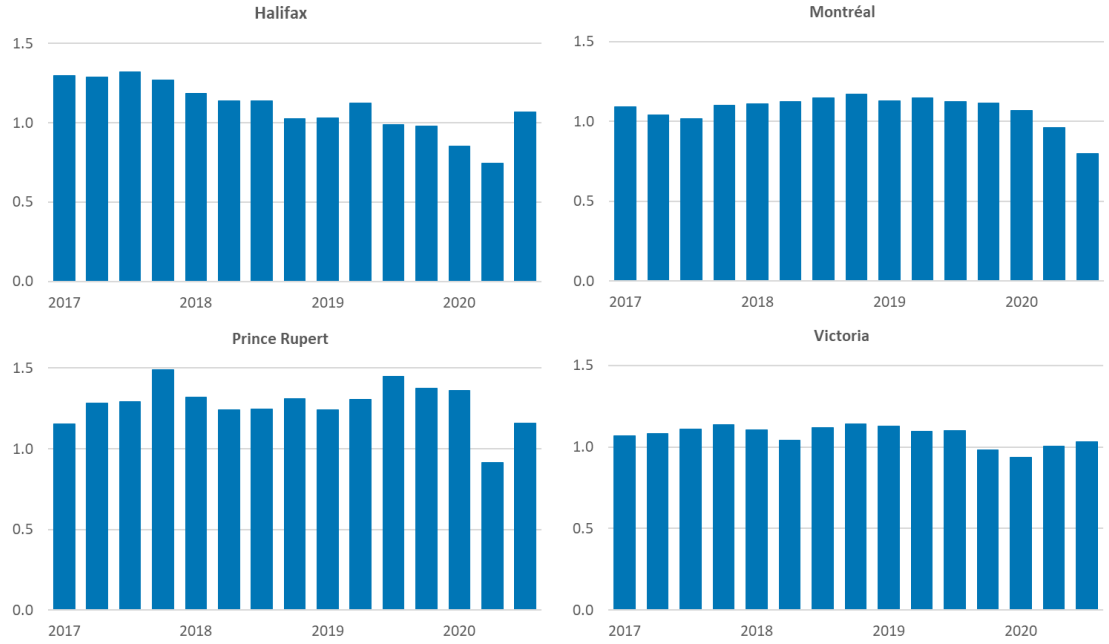
[31] Transport Canada, "Transportation and the Economy."
[32] Le nombre de milles marins parcourus est fondé sur les données du système d'identification automatique (SIA) par satellite et terrestre fusionnés traitées et analysées par Transports Canada. Les milles marins parcourus ont été calculés pour toutes les eaux canadiennes de la zone économique exclusive (ZEE).
[33] Les Transports au Canada 2019 – addenda statistique.

services de transport par eau. En tant que tels, ils ne contribueraient pas, et pourraient même nuire, au PIB du transport par eau.

Indépendamment de cette sous-estimation potentielle de l'activité de l'industrie, les prévisions initiales étaient que 2020 serait source d'une amélioration modérée de la croissance économique et du commerce mondial, suite à des tensions commerciales persistantes et à une forte incertitude en matière de politiques en 2019. La pandémie de COVID-19 a renversé ces attentes. Les perturbations en matière d'offre en Chine, finalement suivies par un choc de la demande mondiale, ont contribué à des blocages et à des fermetures d'usines à travers le monde qui ont réduit la demande de transport maritime[34]. Les répercussions de ces développements ont été ressenties partout au Canada, où le volume des conteneurs dans les principaux ports s'est affaibli. Plus particulièrement, au deuxième trimestre de 2020, le port de Halifax a noté que le trafic de conteneurs a chuté de 25 % par rapport à sa moyenne sur trois ans. (Voir la figure 3.3.2.) Heureusement, ces baisses ont été de courte durée, puisque les ports de Halifax, de Vancouver et de Prince Rupert se sont rétablis à des volumes s'inscrivant dans la moyenne sur trois ans au troisième trimestre de 2020.

Figure 3.3.2

Les ports de la côte est du Canada ont été les plus durement touchés par le ralentissement de l'activité économique mondiale due à la COVID-19
(indicateur de flux de marchandises* par port)



* Quantité de conteneurs d'unités équivalentes de vingt pieds (EVP) manutentionnés par un port au cours de la période actuelle par rapport à la quantité moyenne d'EVP manutentionnés au cours des trois dernières années.

Sources : Le Conference Board du Canada; Statistique Canada. Tableau : 23-10-0271-01.

[34] United Nations Conference on Trade And Development, *Review of Maritime Transport 2020*.

Du point de vue de l'emploi, le transport par eau a accusé des pertes disproportionnées au cours des premiers mois de la pandémie de COVID-19. Par rapport à la baisse estimée de 12,5 % des recettes au deuxième trimestre de 2020, l'emploi dans l'industrie a diminué de 33 % (environ 5 200 emplois)[35]. Les mesures de sécurité appliquées pour contenir la propagation du virus, comme le lancement différé de la saison des croisières et les restrictions imposées aux passagers sur les navires commerciaux essentiels et non essentiels[36], ont contribué à réduire l'emploi dans l'industrie.

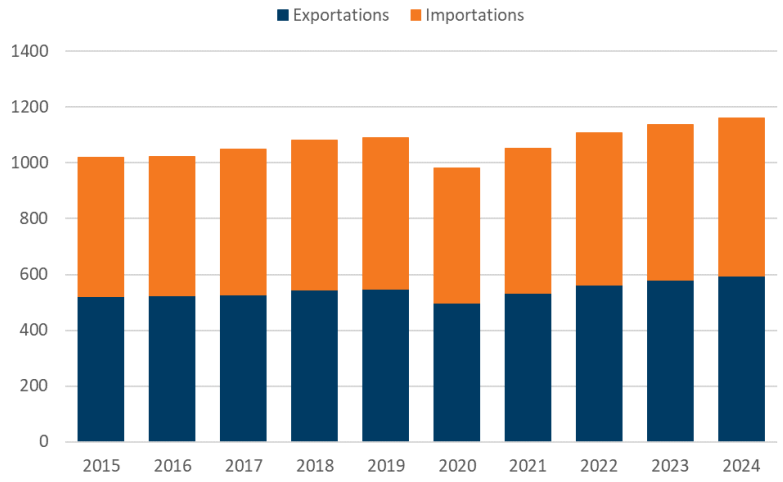
Perspectives

Les perspectives économiques pour l'industrie canadienne du transport par eau continueront d'être parallèles au commerce des marchandises au Canada. Après une baisse respective de 9 et 11 % en 2020, les exportations de marchandises du Canada et les importations de marchandises au Canada devraient rebondir jusqu'aux niveaux antérieurs à la COVID-19 d'ici 2022. (Voir la figure 3.3.3.) Par la suite, cependant, nous nous attendons à ce que la croissance du commerce des marchandises soit modérée par rapport aux trajectoires suivies avant la COVID-19. Les exportations augmenteront à un rythme annuel moyen d'environ 2,4 % entre 2023 et 2032, par rapport à 2,8 % entre 2011 et 2019[37]. La croissance plus faible des exportations est attribuable à la croissance économique plus lente de certains de nos principaux partenaires commerciaux, comme les États-Unis, la Chine et l'Union européenne. Les importations, à leur tour, augmenteront de 1,7 % par an entre 2023 et 2032, par rapport à 2,5 % entre 2011 et 2019. La demande d'importation sera freinée à long terme par une croissance plus faible des dépenses des ménages. De plus, on s'attend à ce que les familles consacrent une plus grande partie de leur revenu à des services qui ne sont généralement pas importés.

[35] Les données sur l'emploi et les données financières que nous présentons dans la présente section, comme le PIB, reflètent l'industrie du transport par eau au sens du code SCIAN 483 de Statistique Canada. Ces données ne saisissent pas l'activité générée par les navires battant pavillon étranger.
[36] Transport Canada, "Transportation in Canada 2019."
[37] Nous excluons 2010 dans cette moyenne parce que sa forte croissance reflète une remontée à la suite de la récession de 2008-2009.

Figure 3.3.3

Le commerce des marchandises devrait retrouver les niveaux d'avant la COVID-19 d'ici 2022
(importations et exportations de marchandises, Canada, en milliards de dollars de 2012)



Sources : Le Conference Board du Canada; Statistique Canada.

Même si l'amélioration du commerce et les possibilités de croissance des exportations dans des domaines comme le gaz naturel liquéfié (GNL) favoriseront la demande de transport par eau, la composition du fret de l'industrie laisse entrevoir des vents contraires. En effet, les navires constituent un mode de transport primaire pour les produits pétroliers et forestiers, des produits de base qui subissent un ralentissement de la croissance des exportations. Les produits pétroliers sont confrontés à un programme mondial de décarbonisation, qui devrait contribuer à un changement progressif de la composition énergétique mondiale des combustibles fossiles vers les énergies renouvelables[38]. Quant au bois, il sera limité par les contraintes d'approvisionnement en fibres en Colombie-Britannique et par la diminution de la demande pour de nombreux produits en papier.

Un autre risque critique pour les perspectives économiques de l'industrie est la régionalisation des chaînes d'approvisionnement. La pandémie de COVID-19 a révélé le fait que de nombreuses entreprises sont trop dépendantes des importations d'intrants de production essentiels. Afin d'atténuer les risques futurs liés à la chaîne d'approvisionnement, davantage d'entreprises étudient les moyens de réduire leurs chaînes d'approvisionnement. Une récente enquête du Conference Board du Canada auprès d'entreprises canadiennes a révélé que 43 % d'entre elles pourraient obtenir plus d'intrants de la part des fournisseurs locaux une fois la pandémie terminée[39]. Une telle réduction des chaînes d'approvisionnement aurait des effets disproportionnés sur le transport par eau, qui dépend en grande partie du transport transocéanique.

Malgré les risques latents de baisse de la demande pour le transport par eau, nous nous attendons à ce que la croissance du PIB du transport par eau s'améliore par rapport à la trajectoire suivie avant la COVID-19. Entre

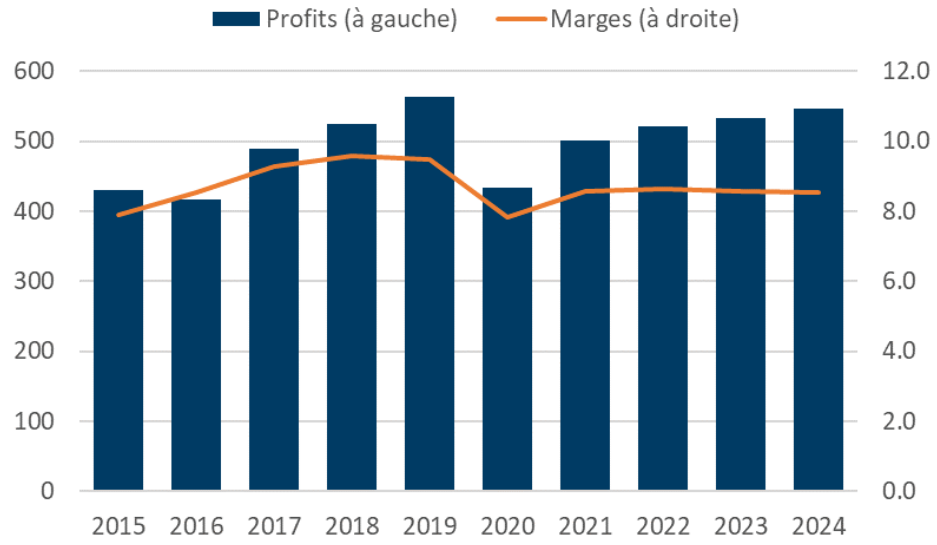
[38] United Nations Conference on Trade And Development, *Review of Maritime Transport 2020*.
[39] The Conference Board of Canada, "Bringing Them Home: Reshoring Supply Chains Is Not a Panacea."

2020 et 2024, le PIB des transports par eau devrait augmenter en moyenne de 0,9 % par an, par rapport à seulement 0,5 % par an entre 2010 et 2019.

Le rendement financier du transport par eau devrait également s'améliorer au-delà de 2020. Les recettes bénéficieront d'un coup de pouce de la reprise de l'activité maritime, passant d'environ 5,4 milliards de dollars en 2020 à 6,4 milliards de dollars en 2024. Les coûts de l'industrie devraient également augmenter dans les prévisions; cependant, une reprise modérée de l'emploi ralentira la croissance du coût de la main-d'œuvre, tandis qu'une reprise de la croissance du coût matériel sera limitée par la baisse des prix du pétrole brut. Dans ce contexte, l'industrie connaîtra un regain de rentabilité en 2021, même si les marges atteindront environ 8,5 % jusqu'en 2024, soit un peu moins que les niveaux antérieurs à la COVID-19. (Voir la figure 3.3.4.)

Figure 3.3.4

Les marges devraient rebondir en 2021, mais elles resteront sous les niveaux d'avant la COVID-19
(axe gauche : bénéfices avant impôt, en millions de dollars;
axe droit : marges bénéficiaires avant impôt, en pourcentage)



Sources : Le Conference Board du Canada; Statistique Canada.

3.4 Transport par camion

Récent rendement

Le transport par camion, la plus grande industrie du secteur des transports en matière de PIB et d'emploi, a connu une croissance économique saine entre 2010 et 2019. Au cours de cette période, le PIB de l'industrie a augmenté à un rythme annuel moyen de 3,8 %, ce qui correspond à la trajectoire suivie par l'ensemble du secteur des transports. Cependant, la croissance au cours de cette décennie n'a pas été uniforme. À la suite de la récession de 2008-2009, la demande pour le transport par camion a augmenté le plus rapidement,

stimulée par l'augmentation du commerce des marchandises. Dans ce contexte, le PIB de l'industrie a augmenté de 4,9 % par an entre 2010 et 2014.

Les coffres du transport routier se sont détériorés à la suite de l'effondrement du prix du pétrole en 2015, qui a déclenché une période de croissance économique plus faible au Canada et de ralentissement du commerce des marchandises. Pire, l'industrie était de plus en plus contrainte par les pénuries de chauffeurs de camion, qui avaient plus que doublé, passant d'une moyenne annuelle de 8 600 en 2016 à 20 500 au cours des trois premiers trimestres de 2019[40]. Ainsi, le PIB a augmenté plus lentement, soit de 2,7 % par an entre 2015 et 2019.

Malgré le ralentissement de la croissance du PIB à la fin de la décennie, le rendement financier de l'industrie est resté sain. La baisse des prix du carburant a freiné la croissance globale des coûts, tandis que la hausse des prix à la production, probablement influencée par les prix des entreprises de camionnage dans les contraintes de capacité, a stimulé les revenus. L'industrie profitait également de l'efficacité de la logistique. Par exemple, la charge moyenne transportée par les camions a augmenté de 22 %, passant de 9,7 tonnes en 2008 à 11,8 tonnes en 2018[41]. Cela explique pourquoi les tonnes-kilomètres par camion ont augmenté de 20 % au cours de cette période, bien que les expéditions n'aient augmenté que de 5 %[42]. Dans l'ensemble, le transport par camion a généré des bénéfices avant impôt de 4,7 milliards de dollars en 2019 (à une marge de 6,5 %), soit plus du double de ses bénéfices de 1,9 milliard de dollars en 2010 (marge de 4,5 %).

Le transport de camions a été considérablement perturbé par la pandémie de COVID-19. Les fermetures industrielles en Chine, destinées à ralentir la propagation du virus, ont contribué à des perturbations de la chaîne d'approvisionnement mondiale et à une diminution du commerce mondial au début de 2020. Ces perturbations de l'offre ont été suivies de chocs de la demande, pendant que des pays comme le Canada ordonnaient des confinements, ce qui a conduit à une baisse des dépenses de consommation. Alors que les achats en ligne ont empêché une baisse plus marquée des dépenses de consommation, la demande pour le transport de marchandises a diminué. En conséquence, le transport par camion a enregistré une baisse du PIB de 18 % au deuxième trimestre de 2020, soit la plus forte baisse des industries du transport de marchandises. Au cours des deux premiers trimestres de l'année, le secteur du transport par camion a également accusé une perte de 38 800 emplois, dont 11 200 dans le secteur des services de transport de marchandises.

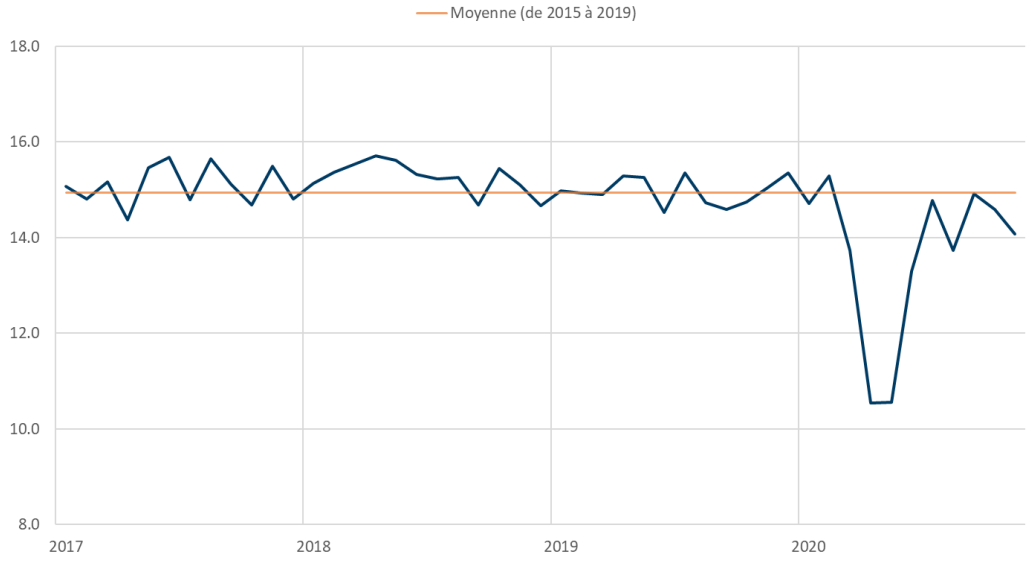
Heureusement pour l'industrie, les niveaux d'expédition semblent remonter en flèche pendant l'été. Le nombre de camions qui entrent au Canada en provenance des États-Unis a presque atteint les niveaux d'avant la

[40] TruckingHR Canada, "The Road Ahead: Addressing Canada's Trucking and Logistics Industry Labour Shortages."
[41] Statistique Canada. Tableau 23-10-0219-01 – Activités de l'industrie du camionnage.
[42] Statistique Canada. Tableau 23-10-0219-01 – Activités de l'industrie du camionnage.

COVID-19 en juillet, après avoir diminué de 31 % entre février et avril. (Voir la figure 3.4.1.) Il n'y a aucune donnée publique opportune disponible en ce qui a trait au camionnage national. Toutefois, l'emploi de camionneurs, qui constitue un indicateur utile de l'activité de camionnage au pays, est passé à 313 800 en août, après avoir chuté de 308 800 à 283 800 entre février et juin. Depuis le mois d'août, l'emploi a été modéré, alors que des confinements plus rigoureux étaient mis en place pour gérer la deuxième vague de la pandémie. À 297 600 en décembre, il reste légèrement en dessous des niveaux d'avant la COVID-19.

L'une des principales raisons pour lesquelles le transport par camion s'est révélé résilient pendant la pandémie de COVID-19 est qu'il a été considéré comme un service essentiel. Le 21 mars 2020 à minuit, la frontière canado-américaine a été fermée aux « voyages non essentiels ». Afin de préserver les chaînes d'approvisionnement qui transportent des denrées alimentaires, du carburant et des médicaments vitaux, les camionneurs qui transportent des marchandises entre les États-Unis et le Canada ont été considérés comme « essentiels » et ils ont été autorisés à entrer au Canada[43].

Figure 3.4.1
Rebond de l'activité de camionnage en été, mais reste en deçà des niveaux d'avant la COVID-19
(camions entrant au Canada, en milliers, taux journalier désaisonnalisé)



Sources : Le Conference Board du Canada; Statistique Canada. Tableau : 24-10-0002-01.

Perspectives

À court terme, la reprise économique du transport par camion coïncidera avec le rebond de l'économie canadienne. Le déploiement des vaccins a débuté en décembre au Canada, et la majeure partie de la population devrait être vaccinée d'ici septembre 2021. À mesure que les vaccins seront largement disponibles,

[43] Jaclyne Reive and Mabel Kyei, "COVID-19's Impact on Trucking Industry: Part One."

tant au Canada qu'à l'échelle mondiale, nous nous attendons à ce que la confiance des consommateurs et des entreprises, les investissements et le commerce s'améliorent. Nous nous attendons également à ce que l'assouplissement des restrictions à l'égard des déplacements qui accompagnent la vaccination généralisée des Canadiens stimule les dépenses d'une partie des économies importantes que les ménages ont accumulées pendant la pandémie de COVID-19. Étant donné qu'une grande partie de ces dépenses s'ajouterait à des industries de services, comme l'hébergement et les services alimentaires, les entreprises de camionnage pourraient en bénéficier indirectement grâce à la hausse de la demande de biens entrant dans ces industries. Jusqu'à ce que la plupart des Canadiens soient vaccinés, nous nous attendons à ce que l'économie canadienne continue de fonctionner en deçà de sa capacité, ce qui reflète des degrés divers de restrictions de voyage visant à gérer d'autres vagues du virus.

Le commerce des marchandises au Canada façonnera les perspectives concernant le transport par camion. Dans nos prévisions antérieures[44] pour le secteur des transports, achevées avant le début de la pandémie de COVID-19, nous avons reconnu que la demande de services de camionnage dépendrait du commerce des marchandises au Canada. La croissance économique du Canada ralentit dans le contexte du vieillissement de la population et de l'augmentation des niveaux d'endettement des consommateurs. Ainsi, les entreprises avaient de plus en plus besoin de recourir aux marchés étrangers pour vendre leurs biens. La pandémie de COVID-19 a considérablement affaibli le commerce mondial et conduit de nombreuses entreprises à considérer les risques inhérents aux chaînes d'approvisionnement mondialisées. Cela pourrait entraîner une plus grande sélection locale des intrants (si possible) à moyen terme, ce qui pourrait avoir des incidences limitées sur le transport par camion dans la mesure où cela réduit les distances de transport de marchandises. Toutefois, nous ne nous attendons pas à ce que la COVID-19 transforme le besoin du Canada de se tourner vers l'étranger pour accroître ses ventes. Par conséquent, la croissance du commerce des marchandises devrait dépasser celle de l'économie canadienne dans un avenir proche.

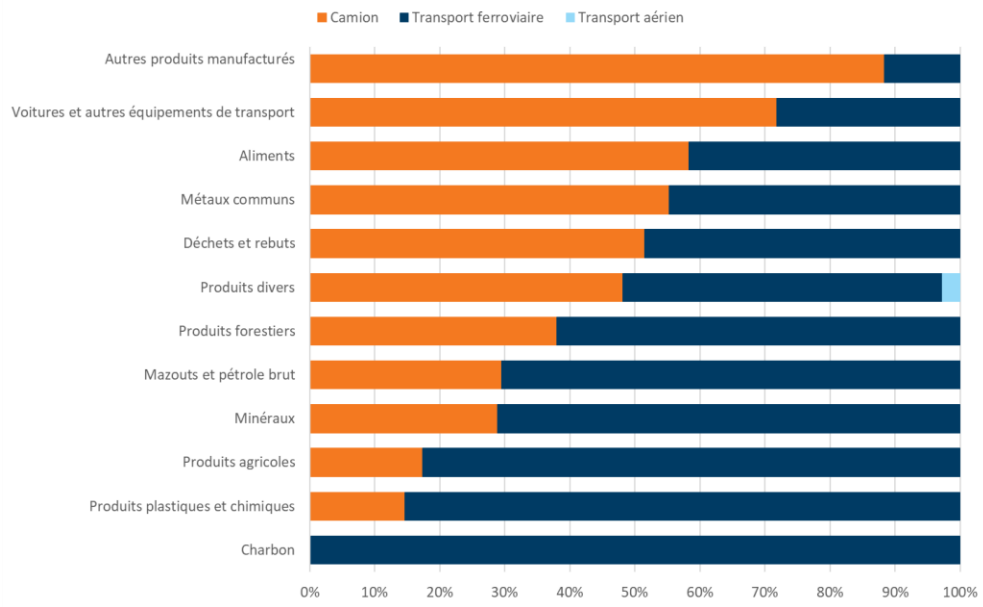
Malgré des perspectives commerciales généralement positives, le volume des échanges de plusieurs produits de camionnage clés devrait ralentir considérablement à moyen terme. Selon le Cadre d'analyse du fret canadien de Statistique Canada, les camions sont le mode de transport de marchandises privilégié pour les marchandises manufacturées, en particulier les voitures, les aliments, l'électronique et la machinerie. (Voir la figure 3.4.2.) En revanche, les camions sont moins susceptibles de transporter des matières premières, comme des minéraux, du plastique et des produits chimiques, et des produits agricoles. Malheureusement, nous nous attendons à une croissance plus faible du commerce pour plusieurs produits manufacturiers le plus souvent transportés par camions. Il est à noter que le commerce canadien (exportations et importations) de véhicules automobiles et de pièces devrait ralentir, passant de 7,8 % par année entre 2010 et 2019 à 2,7 %

[44] Perspectives pour le secteur des transports au Canada de 2019 à 2035.

par année entre 2020 et 2029. (Voir la figure 3.4.3.) Cette tendance reflète en partie des changements comportementaux, notamment le changement au sein des habitudes de transport et le passage continu à la vente au détail en ligne, qui poseront des défis à l'industrie automobile, qui compte sur les consommateurs qui ont besoin de véhicules pour se rendre au travail et faire du commerce.

Figure 3.4.2

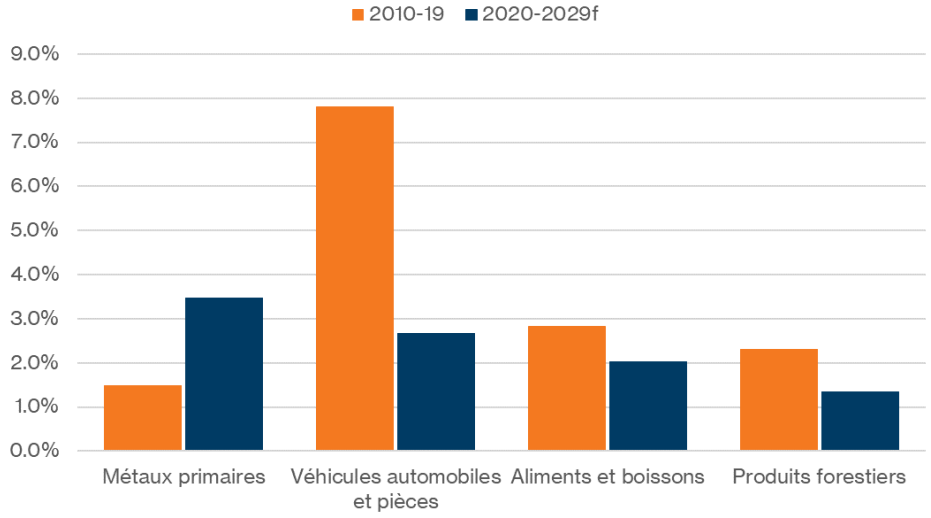
La plupart des produits finis ou partiellement finis sont transportés par camions
(pourcentage du fret transporté par mode, 2017)



Sources : Le Conference Board du Canada; Statistique Canada. Cadre d'analyse du fret canadien.

Figure 3.4.3.

Le commerce des principaux produits de camionnage devrait ralentir
(variation annuelle moyenne en pourcentage du commerce des marchandises, Canada)



f = prévision
Source : Le Conference Board du Canada, Statistique Canada.

Tandis que la hausse du commerce offrira aux entreprises de transport routier des possibilités de croissance, les pénuries de main-d'œuvre pourraient limiter leur capacité à tirer profit de la demande croissante. Avant l'apparition de la COVID-19, l'industrie était confrontée à d'importantes pénuries de main-d'œuvre, en particulier chez les camionneurs. On s'attend à ce que ces pénuries s'aggravent, et on prévoit que 25 000 postes de camionneur ne seront pas dotés dans l'ensemble du Canada d'ici 2023, soit une augmentation de plus de 25 % par rapport à 2019[45]. Les répercussions économiques de la COVID-19 ont peut-être temporairement atténué ce déséquilibre de la main-d'œuvre, mais la reprise de l'économie canadienne pourrait réactiver cette pénurie. Pire encore, les pénuries de main-d'œuvre pourraient être plus graves si l'industrie était en proie à un déclin permanent de sa main-d'œuvre pendant la pandémie, comme des départs à la retraite précoces. À long terme, des camions entièrement autonomes aideront l'industrie à gérer de telles pénuries, mais à court et à moyen terme, il n'y aura pas de remède évident.

Selon les hypothèses susmentionnées, le rendement économique de l'industrie du transport par camion s'améliorera modestement entre 2020 et 2024. Le PIB réel devrait augmenter de 0,8 % par an entre 2020 et 2024, par rapport à 2,7 % entre 2015 et 2019. La croissance de l'emploi dans l'industrie sera également modérée en raison des pénuries de main-d'œuvre actuelles. Après avoir chuté à environ 310 200 en 2021, nous prévoyons que l'emploi rebondira à 318 100 travailleurs d'ici 2024, soit au-dessus de la moyenne de 308 700 entre 2015 et 2019.

Enfin, le rendement financier du transport par camion devrait s'améliorer au-delà de 2020. Les recettes bénéficieront d'un coup de pouce de la reprise du camionnage, passant d'environ 62,7 milliards de dollars en 2020 à 76,9 milliards de dollars en 2024. On s'attend également à ce que l'industrie bénéficie graduellement de l'efficacité énergétique grâce à la mise en place de circulation de camions en peloton, grâce à laquelle les camions d'un convoi sont reliés par un système informatique qui gère l'accélération et le freinage[46]. On prévoit également qu'en retour, les coûts augmenteront, bien qu'une croissance plus faible de l'emploi et une baisse des prix du brut limiteront les gains. Dans ce contexte, les bénéfices de l'industrie avant impôt reviendront aux niveaux d'avant la COVID-19 d'ici 2022. Les marges atteindront environ 6,8 % jusqu'en 2024, conformément à leurs niveaux antérieurs à la COVID-19.

[45] TruckingHR Canada, "The Road Ahead: Addressing Canada's Trucking and Logistics Industry Labour Shortages."
[46] Heavy Duty Trucking, "Canada's First Truck Platoon Hits the Road."

3.5 Transport en commun et transport terrestre de voyageurs

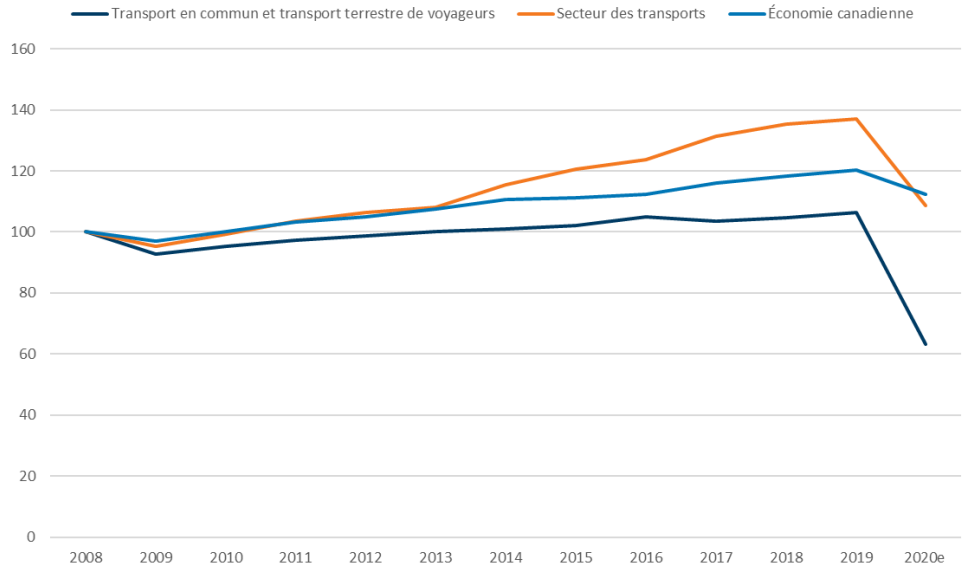
Récent rendement

L'industrie du transport terrestre comprend plusieurs segments distincts, dont l'objectif est de déplacer les voyageurs d'une destination à l'autre. En ce qui concerne la part du PIB, le transport urbain est le plus important contributeur de ces segments multiples[47].

Par rapport à l'ensemble de l'économie canadienne et de l'industrie des transports, la croissance annuelle moyenne du PIB de l'industrie du transport en commun et du transport terrestre de voyageurs a été sensiblement plus faible, soit 1,4 % par rapport à la période de 2010 à 2019. (Voir la figure 3.5.1) Outre l'industrie du transport par eau, c'est le secteur des transports qui avait enregistré la croissance la plus lente avant la pandémie. La pandémie a eu des répercussions importantes sur l'industrie, la croissance du PIB ayant diminué de 40,7 % entre 2019 et 2020. La crainte de la transmission du virus dans les espaces communs, les diverses phases de confinement et l'augmentation du travail et des études à domicile depuis le début de la pandémie ont été quelques-uns des facteurs qui ont contribué à ce déclin de la croissance économique[48].

Figure 3.5.1

La pandémie a eu de lourdes conséquences sur le transport en commun et le transport terrestre de voyageurs
(indice du PIB réel, 2008 = 100)



e = estimation
Source : Le Conference Board du Canada, Statistique Canada.

[47] CBdC – The Outlook for Canada's Transportation Sector, 2020.
[48] La présente section sur le transport terrestre reprend certaines des analyses et des conclusions du rapport récemment présenté à Transports Canada intitulé « Covid-19 Trends Reshaping Urbanization-Implications for Transportation ».

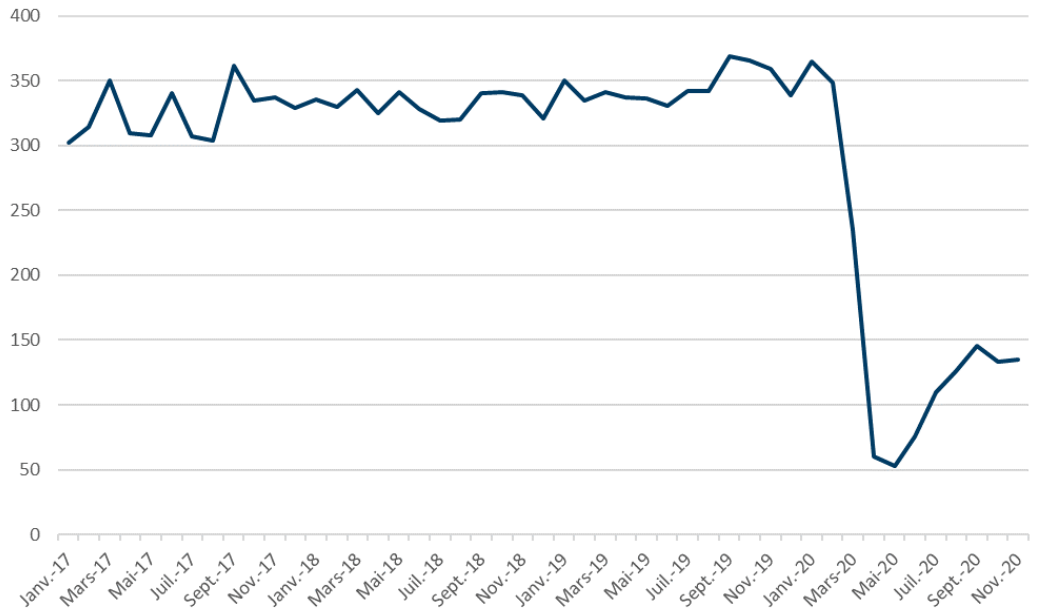
En date de décembre 2020, les réseaux canadiens de transport en commun transportaient 52,5 millions de passagers, une baisse de 65,8 % par rapport à décembre 2019, après des baisses semblables d'une année à l'autre en octobre et novembre. Le total des recettes d'exploitation (excluant les subventions) était de 131,0 millions de dollars en décembre 2020, soit 61,3 % ou 207,7 millions de dollars de moins qu'en décembre 2019[49]. (Voir la figure 3.5.2.) Depuis le début de la pandémie et l'entrée en vigueur des restrictions, le nombre de passagers et les recettes ont fortement diminué jusqu'en mai 2020. De mai à septembre 2020, les recettes et les passagers ont augmenté progressivement. Un nouveau ralentissement a été engendré par les confinements rigoureux, la crainte de mutations virales et les nouvelles souches du virus.

Bien que les services de transport en commun et de transport terrestre soient censés desservir l'ensemble du pays et être répartis dans tout le pays, la réalité est que l'urbanisation accrue a conduit à la plupart des services étant axés sur les zones urbaines. Plus de 80 % de la population canadienne vit en milieu urbain et plus de 40 % de la population totale du Canada vit dans quatre des régions métropolitaines de recensement les plus peuplées. Par conséquent, au cours des dernières décennies, les politiques et les services d'infrastructure partout au Canada, y compris dans le secteur du transport en commun et du transport terrestre, ont été élaborés pour répondre aux besoins de l'urbanisation croissante. Les dépenses engagées par le transport en commun ont surtout été axées sur les provinces où la majorité de la population est concentrée. (Voir la figure 3.5.3.) Cette situation n'a rien de surprenant, étant donné que l'investissement dans le transport est influencé par la demande de services. Les économies d'échelle sont aussi un facteur déterminant. Comme l'indique le graphique ci-dessous, la majorité des dépenses associées au transport en commun (83 %) se fait au Québec, en Ontario, dans les Prairies et en Colombie-Britannique. Malgré les niveaux élevés d'investissements existants, les dépenses par personne sont faibles dans ces provinces, ce qui indique la densité de population et le besoin continu d'infrastructures[50].

[49] Government of Canada, "The Daily — Urban Public Transit, December 2020."
[50] La discussion dans cette section est fondée sur nos recherches et sur les résultats du rapport d'urbanisation soumis avec cet ensemble de rapports de TC.

Figure 3.5.2

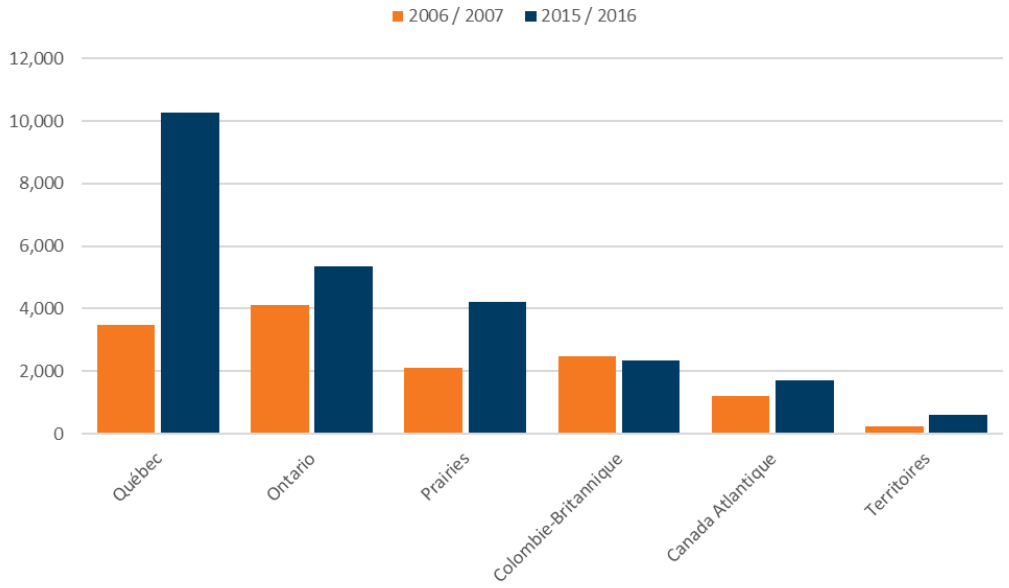
La pandémie a eu des répercussions importantes sur le réseau urbain de transport de passagers
(Recettes d'exploitation, transport urbain, en millions de dollars)



Source : Le Conference Board du Canada, Statistique Canada.

Figure 3.5.3

La majorité des dépenses engagées par le transport en commun ont été faites au Québec, en Ontario, en Alberta et en Colombie-Britannique
(dépenses publiques dans les transports entre les provinces, en millions de dollars)



Source : Le Conference Board du Canada, Statistique Canada.

Les services de transport bénéficient de l'échelle. Par conséquent, la plupart des infrastructures de transport en commun au pays, comme nous l'avons vu plus haut, sont concentrées dans des zones urbaines très denses. Les fonds publics sont limités et la concentration des services dans les zones urbaines se traduit par une diminution des investissements dans les zones rurales. Le tableau ci-dessous révèle que les municipalités rurales bénéficient de services de transport en commun très limités.

Tableau 3.5.1

La prestation de services publics est essentiellement concentrée dans les municipalités urbaines
(Nombre total de services et nombre total de kilomètres)

Service de transport	Toutes les municipalités urbaines	Toutes les municipalités rurales
Nombres		
Total des autobus	15 193	48
Wagons lourds	2 056	0
Voitures de transport (locomotives et passagers)	353	0
Wagons légers	299	0
Transport spécialisé	1 060	94
Stations et terminaux pour passagers	592	18
Abribus	23 928	159
Installations de débarquement des passagers	194	0
Kilomètres		
Voies	905	0

Source : Le Conference Board du Canada, Statistique Canada.

Les régions rurales du Canada sont caractérisées par de faibles densités de population et de grandes distances. Ces caractéristiques rendent le transport particulièrement difficile pour les résidents ruraux, car les distances peuvent être trop longues pour l'utilisation du transport actif (par exemple, la marche ou le cyclisme), les distances plus longues peuvent entraîner des coûts plus élevés pour le transport motorisé, et les services et leurs utilisateurs peuvent être très éloignés. De plus, la population de ces régions est plus faible, mais le profil d'âge de la population est plus élevé et, par conséquent, ces populations sont davantage dépendantes des services de transport autres que l'automobile. Néanmoins, des solutions de rechange au transport autre que l'automobile existent. Cependant, celles-ci, notamment le réseau d'autobus local et les services d'autobus interurbain et de passagers sur le plan régional, sont limitées, fragmentées et manquent d'uniformité.

Une petite collectivité ou une collectivité rurale qui se trouve en bordure d'un grand centre urbain peut être en mesure de bénéficier dans une certaine mesure des services de transport urbain qui s'y trouvent. Par exemple, une fois que 11 administrations municipales ont été fusionnées pour former la nouvelle Ville d'Ottawa en 2001,

l'administration du transport en commun d'Ottawa, OC Transpo, a commencé à offrir un service de transport en commun rural à plusieurs petites collectivités situées à proximité des limites de la ville[51].

Un tel arrangement pourrait cependant ne pas pouvoir être mis en œuvre dans les zones rurales qui sont plus éloignées des centres urbains. Par exemple, en 2017, la Saskatchewan Transportation Company (STC) a interrompu ses services en raison de la baisse des coûts d'exploitation. La STC desservait 253 collectivités, mais la seule voie rentable était de Regina à Saskatoon et, occasionnellement, de Saskatoon à Prince Albert[52]. Après l'interruption des services de la STC, plusieurs sociétés privées ont manifesté leur intérêt à reprendre les itinéraires. Huit sociétés ont obtenu des certificats pour mener leurs activités en Saskatchewan, mais seulement deux, Rider Express et DiCal Transport, ont finalement offert des itinéraires réguliers. En 2018, Greyhound Bus a mis un terme à ses services, tant pour les passagers que pour le fret, dans l'Ouest canadien en raison de la baisse de l'achalandage et de la prestation inabordable de services. Compte tenu de ces développements, la plupart des provinces de l'Ouest qui sont principalement rurales ont des services extrêmement disparates qui sont offerts à leurs résidents. Étant donné les difficultés économiques imposées par la COVID-19 aux organismes de transport, cette situation pourrait être exacerbée.

Perspectives

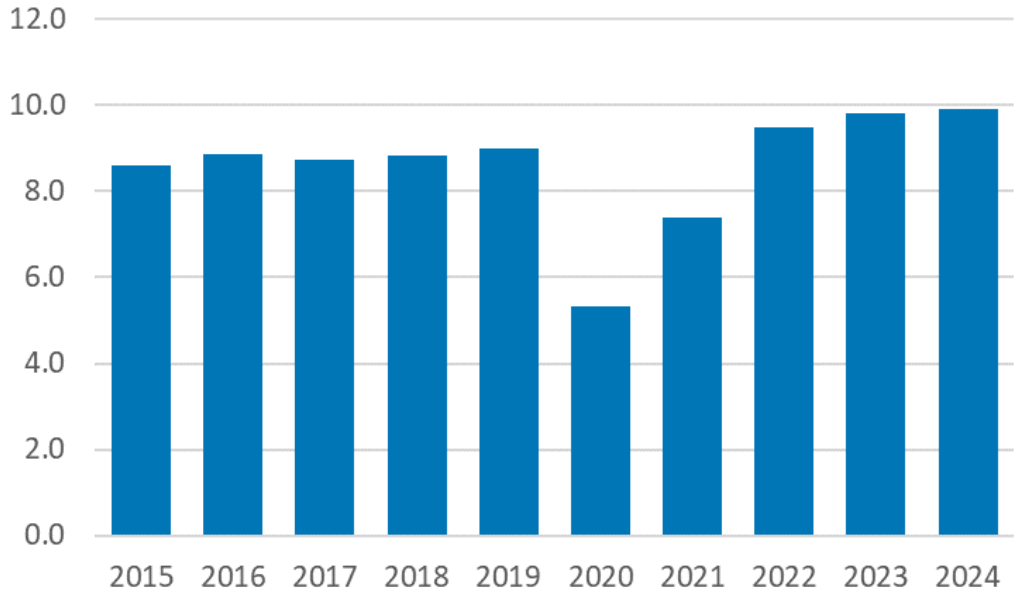
Les perspectives économiques de l'industrie du transport en commun et du transport terrestre sont positives et étroitement liées aux perspectives économiques globales. Le PIB de l'industrie devrait remonter aux niveaux d'avant la COVID-19 d'ici 2022, avant de croître de 2,1 % par an jusqu'en 2024. (Voir la figure 3.5.4.) Ce secteur a toujours représenté un quart de l'emploi et environ 11 % du PIB total généré par le secteur des transports. Ces tendances devraient se maintenir à court terme. (Voir la figure 3.5.5.) En matière de rendement financier, notre modèle estime que les profits réalisés par cette industrie ont considérablement diminué à partir de 2020 et qu'il lui faudrait au moins jusqu'en 2023 pour retrouver les niveaux d'avant la pandémie. Cette hausse des profits devrait être attribuable à l'augmentation des revenus découlant de l'augmentation du nombre de passagers.

[51] Marr Eric. « Assessing Transportation Disadvantage in Rural Ontario, Canada : A Case Study of Huron County ».
[52] The Western Producer, « Rural Sask. hit with funding, bus transportation cuts. »

Figure 3.5.4

Le PIB se rétablira aux niveaux d'avant la COVID-19 d'ici 2022

(PIB, en milliards de dollars de 2012)



Source : Le Conference Board du Canada, Statistique Canada.

Même si les perspectives globales sont favorables, il y a plusieurs facteurs de risque dans cette perspective. Elle dépend de l'efficacité du déploiement des vaccins, de l'efficacité du vaccin et de la peur réduite dans l'esprit des gens de retourner dans des espaces de voyage communs. La mesure dans laquelle le travail et les études à distance seront maintenus déterminera également le rythme du rétablissement. Un facteur qui contribuerait à stimuler le rétablissement des services de transport en commun et de transport terrestre, particulièrement dans les zones urbaines, serait l'augmentation prévue des niveaux d'immigration au cours des prochaines années. En réponse à la baisse du nombre d'immigrants au pays, le gouvernement canadien a annoncé qu'il augmenterait l'immigration pour stimuler sa reprise économique après la pandémie de coronavirus en accueillant plus de 1,2 million de nouveaux arrivants entre 2021 et 2023[53]. Dans le but d'assurer le rétablissement par l'entremise de nouveaux arrivants au Canada, 60 % de ces derniers seront dans la classe économique, le deuxième groupe le plus important étant la classe familiale, suivi des réfugiés. En d'autres termes, la plupart de ces immigrants pourraient s'installer dans les RMR plus grandes, stimulant ainsi la croissance des modèles résidentiels et entraînant des répercussions sur la démographie urbaine et sur la fréquentation du transport en commun.

[53] Immigration.Ca, « Canada To Dramatically Increase Immigration to More Than 400,000 Per Year - Canada Immigration and Visa Information ».

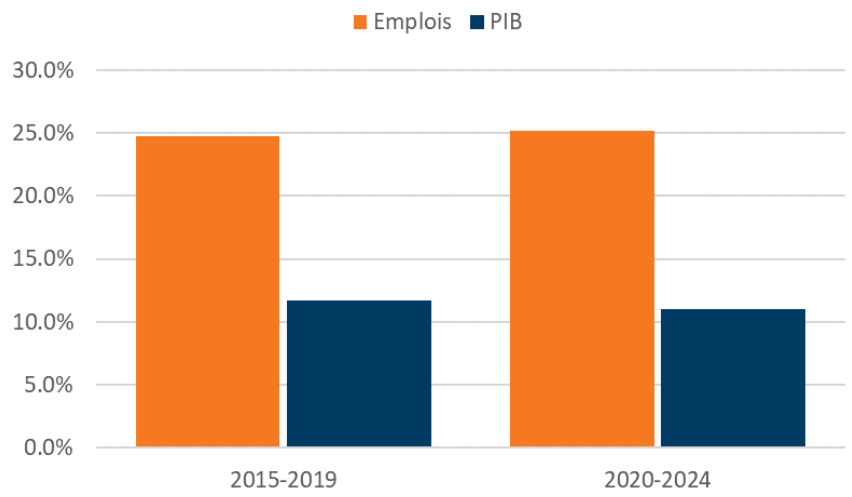
Un autre facteur qui pourrait avoir une incidence sur le transport terrestre serait la croissance du commerce électronique, comme en témoigne le rapport du CBdC sur l'incidence des tendances relatives à la COVID-19 sur l'urbanisation et les transports[54]. Par exemple, les modèles classiques d'entreposage et de livraison ne suffiraient pas à répondre à la demande croissante dans les livraisons de « dernier kilomètre » des centres urbains et à inverser la logistique. Traditionnellement, les entrepôts de stockage des marchandises se trouvent en dehors des centres urbains, l'objectif principal étant de stocker les marchandises à faible coût. En outre, avec l'adoption en constante croissance du commerce électronique et avec l'arrivée de la livraison le jour même ou le jour suivant d'Amazon, la nouvelle priorité est de réduire le délai entre le placement en ligne d'une commande et la livraison de cette commande. Cette nouvelle priorité a mené à l'apparition de l'entrepôt urbain. Une récente étude menée par Urban Toronto met en lumière l'une des tendances les plus importantes en réponse à l'augmentation du commerce électronique, à savoir l'établissement de centres de commandes autour de la périphérie de la RGT et de centres de distribution de dernier kilomètre ou dernier point plus près du cœur de la ville, dans le but de placer les marchandises à livrer dans une plage de quelques mètres à 50 kilomètres de la destination. Urban Toronto souligne également l'importance croissante des centres d'entreposage à froid et de distribution de denrées alimentaires à l'extérieur des centres dans le but d'offrir des services d'épicerie le jour même ou le jour suivant, ce qui constitue une catégorie de plus en plus importante de commerce électronique au Canada. Les preuves et les données sur ces tendances sont actuellement anecdotiques, mais il s'agit de tendances qui auraient des répercussions sur les chaînes d'approvisionnement et le transport de marchandises entre les entrepôts et les livraisons finales. Bien que cela pourrait entraîner une augmentation de la demande de services de transport et d'emplois subséquents, cela pourrait aussi entraîner une augmentation de la congestion et des coûts environnementaux si la planification n'est pas adéquate. Une préoccupation qui est souvent soulevée en conjonction avec une croissance accrue du commerce électronique est liée à une sécurité routière compromise.

[54] Conference Board du Canada, « Covid-19 Trends Reshaping Urbanization-Implications for Transportation ».

Figure 3.5.5

Part de l'industrie dans le PIB et l'emploi du secteur des transports demeureront stables à moyen terme

(part du transport en commun et de passagers par voie terrestre dans le PIB et l'emploi dans le secteur des transports)



Source : Le Conference Board du Canada, Statistique Canada.

3.6 Transport par pipeline

Récent rendement

Avant la pandémie de coronavirus, le transport par pipeline connaissait une forte croissance économique. Entre 2010 et 2019, le PIB réel de l'industrie a augmenté en moyenne de 2,4 % par année, soit un peu plus que le taux de 2,2 % de l'ensemble de l'économie canadienne. La croissance a été principalement attribuable à l'augmentation de la production de pétrole brut au Canada, qui a été stimulée par la réalisation de projets dans le secteur des sables bitumineux[55]. Une production plus élevée de gaz naturel a également soutenu la demande de pipelines, mais sa contribution était plus marginale que le pétrole, puisque limitée par la concurrence liée à l'augmentation de la production de gaz aux États-Unis. Dans l'ensemble, la production canadienne de pétrole brut et de gaz naturel a augmenté en moyenne de 5,7 % et de 0,4 % par année entre 2010 et 2019, respectivement[56,57].

En dépit de la forte croissance de la production canadienne de pétrole et de gaz au cours de la dernière décennie, le transport par pipeline a connu des défis. Notamment, l'industrie a dû faire face à des contraintes de capacité des pipelines, ce qui a limité sa capacité de transporter une production pétrolière et gazière plus élevée. En conséquence, plus de pétrole a été transporté par chemin de fer. En outre, les coffres de l'industrie

[55] Canada Energy Regulator, "Canada's Pipeline Transportation System 2016."
[56] Canada Energy Regulator, "Estimated Production of Canadian Crude Oil and Equivalent."
[57] Canada Energy Regulator, "Marketable Natural Gas Production in Canada."

du transport par pipeline ont diminué à la suite de l'effondrement du prix du pétrole en 2014. Bien que la production nationale de pétrole brut ait continué d'augmenter au lendemain de cet effondrement des prix, ce qui a soutenu la demande pour le transport par pipeline, la baisse des prix du pétrole a entraîné des réductions substantielles des dépenses en amont pour le forage et pour les nouveaux projets d'exploitation. Cela a effectivement réduit le potentiel de croissance de l'industrie.

La propagation de la COVID-19 à la fin du mois de janvier a assombri davantage les perspectives de transport par pipeline. La demande mondiale de pétrole a chuté avec le gel d'une grande partie de l'économie mondiale, les restrictions sur les déplacements et les transports, et les réductions de l'activité industrielle et de la production des raffineries. En mars, les craintes d'une récession économique mondiale se sont intensifiées, ce qui a fait baisser le prix de West Texas Intermediate (WTI) à 45 dollars américains le baril. Pire encore, les désaccords entre les membres de l'Organisation des pays exportateurs de pétrole (OPEP) et la Russie sur la réduction de la production pour contrer la faiblesse des prix du pétrole ont déclenché une guerre des prix généralisée. L'OPEP a augmenté son offre, faisant plonger les prix du pétrole à 17 dollars américains le baril en avril, soit le niveau le plus bas depuis 2003.

Les producteurs canadiens ont réagi à la baisse des prix du pétrole en réduisant la production. Il en a résulté une baisse cumulative de 19 % de la production pétrolière canadienne entre mars et mai[58]. Heureusement, les marchés pétroliers ont connu une remontée encourageante durant les mois d'été; l'amélioration de la demande mondiale, additionnée à la réduction de l'offre de l'OPEP et à la baisse de la production américaine, a permis aux prix du pétrole de se remettre de leurs niveaux historiquement bas en avril. Les prix de WTI se maintenant autour de 40 dollars américains le baril de juin à octobre, la production pétrolière canadienne a commencé à se rétablir, quoique graduellement. En octobre, la production a diminué d'environ 8 % d'une année à l'autre. (Voir la figure 3.6.1.) D'autre part, la production canadienne de gaz naturel s'est avérée plus résiliente pendant la pandémie de COVID-19, maintenant des prix relativement stables malgré la baisse qui s'était produite avant l'apparition de la pandémie.

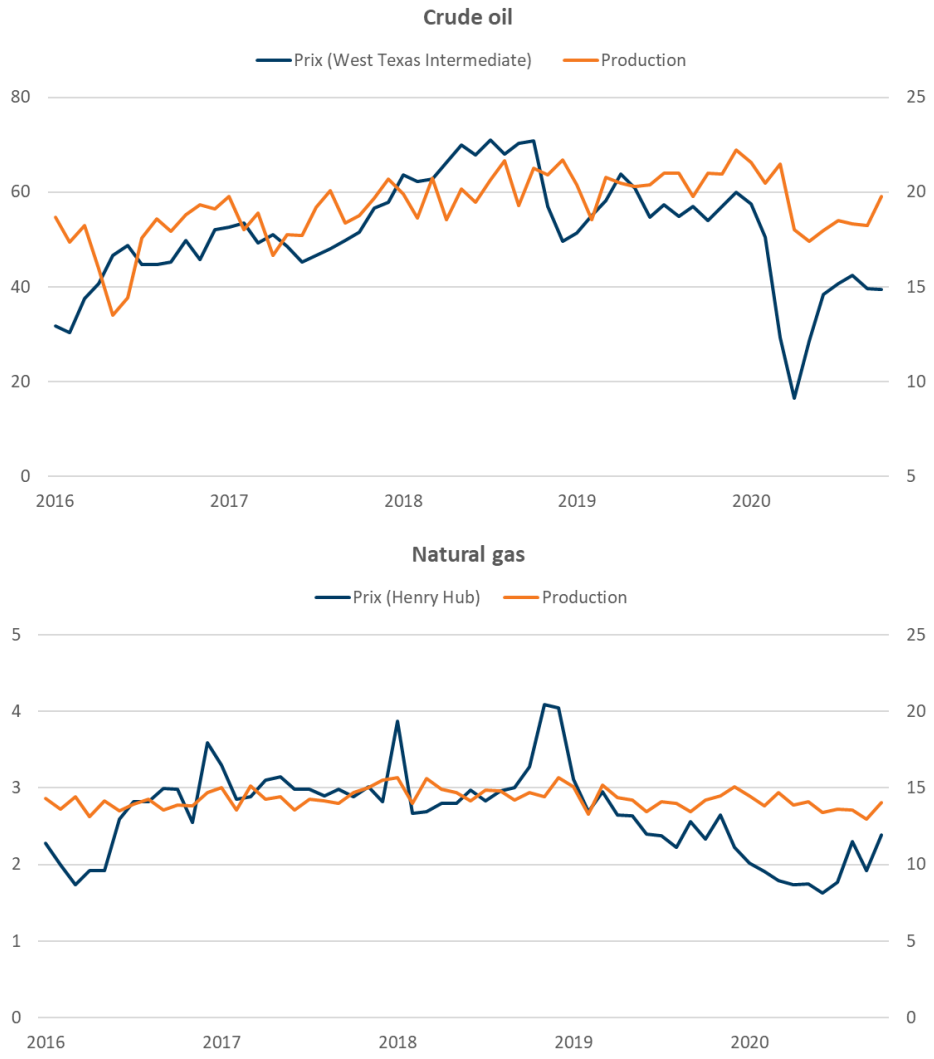
Bien que les coffres de l'industrie du transport par pipeline soient étroitement liés au secteur pétrolier et gazier du Canada, il est intéressant de noter que le transport par pipeline était quelque peu isolé des conséquences de la COVID-19, parce qu'il était en mesure d'absorber la majeure partie du pétrole qui était auparavant transporté par chemin de fer. Le transport par rail du pétrole brut est plus coûteux que l'expédition par pipeline, de sorte que les expéditeurs ont tendance à l'utiliser seulement lorsque les pipelines sont pleins ou si le

[58] Les baisses de production plus marquées ne se sont pas matérialisées parce que toutes les productions ne pouvaient pas être réduites. Par exemple, les plateformes extracôtières massives à Terre-Neuve et les projets de sables bitumineux à grande échelle en Alberta ne peuvent pas simplement être détournés pour réduire les pertes de profits. Des exploitations comme celles qui engagent des coûts fixes élevés de lancement ont continué à produire du pétrole, et beaucoup ont fait face à des marges de profit minces et, pendant certaines périodes, à des flux de trésorerie négatifs.

marché de destination offre des prix beaucoup plus élevés que ceux qui peuvent être obtenus au Canada[59]. Le ralentissement de la production pétrolière canadienne pendant la COVID-19 a libéré la capacité des pipelines qui ont finalement absorbé la majeure partie du pétrole transporté par chemin de fer. Cela explique pourquoi le PIB du transport par pipeline a diminué de 3 % d'une année sur l'autre en novembre 2020, comparativement à 8 % pour l'extraction du pétrole et du gaz.

Figure 3.6.1

Baisse due à la COVID-19 du transport par pipeline liée à la diminution de l'exploitation de pétrole brut
(axe gauche : les prix de l'énergie, en dollars américains;
axe droit : production de pétrole brut et de gaz naturel, au Canada, en millions de mètres cubes)



Sources : Le Conference Board du Canada; Energy Information Administration des États-Unis; Statistique Canada. Tableaux 25-10-0055-01 et 25-10-0063-01.

[59] CBC, "Crude-by-Rail Exports Fall to 4-Year Low as Economic Slump Frees Pipeline Space."

Perspectives

La demande future de transport par pipeline au Canada continuera de dépendre de l'évolution des marchés mondiaux du pétrole et du gaz et de leur influence sur la production nationale. En ce qui concerne le pétrole, la demande devrait s'améliorer progressivement à mesure que l'économie mondiale se remet de la COVID-19. Cependant, les voyages en diminution, notamment par avion, vont peser sur la demande de pétrole jusqu'en 2021. Au-delà du court terme, la consommation mondiale de pétrole devrait augmenter à un taux nettement inférieur par rapport à la période avant la pandémie. Les économies sortiront de la récession, les ménages, les entreprises et les gouvernements étant confrontés à de nouvelles charges d'endettement qui entraveront leur capacité à dépenser. La communauté internationale commence aussi à se tenir lentement de plus en plus responsable de la limitation des émissions de gaz à effet de serre (GES). La promesse de la nouvelle administration Biden de réintégrer les États-Unis dans l'Accord de Paris sur le climat renforcera cette tendance. En fin de compte, la croissance des sources d'énergie à forte intensité en carbone sera freinée par les politiques gouvernementales, les innovations technologiques et les changements dans les préférences des consommateurs.

La réduction des émissions devenant de plus en plus importante, le gaz naturel occupera un rôle de premier ordre. Le gaz naturel est un combustible fossile relativement propre, ce qui en fait une solution de rechange intéressante pour le charbon et le pétrole. En outre, contrairement à l'énergie solaire et éolienne, le gaz naturel est une source d'énergie non intermittente qui peut facilement être activée ou désactivée. L'utilisation du gaz naturel continuera d'augmenter en raison de la demande croissante des résidences et des industries, à mesure que de plus en plus de Canadiens se tourneront vers le gaz naturel pour chauffer leur maison. La demande nationale profitera également de l'augmentation de la production de brut provenant des sables bitumineux, où le gaz naturel est un élément important du processus de production.

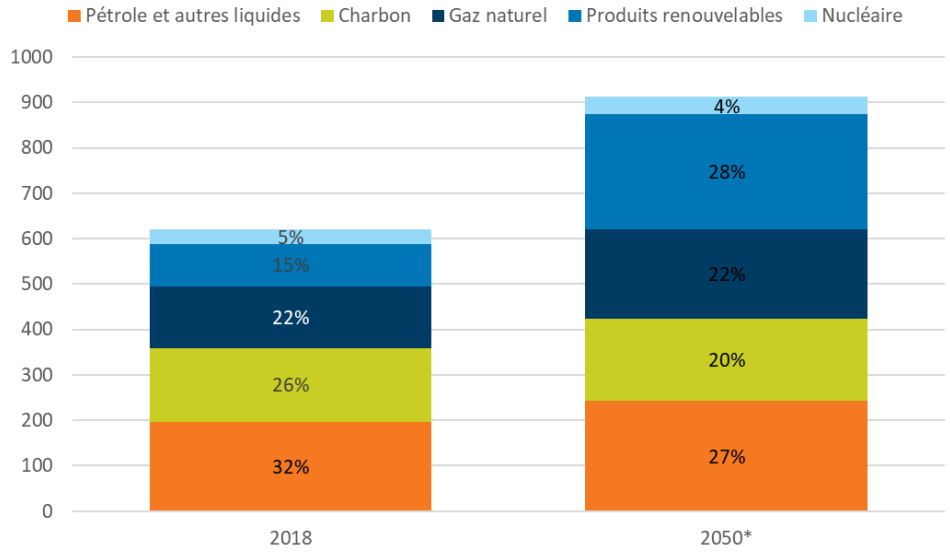
Entre 2018 et 2050, la Energy Information Administration des États-Unis prévoit que la croissance démographique et économique stimulera une augmentation de 47 % de la consommation mondiale d'énergie. Le pétrole et d'autres liquides représenteront une part décroissante de la consommation globale d'énergie – 27 % en 2050 contre 32 % en 2018; toutefois, la consommation de pétrole et d'autres liquides devrait encore augmenter de 23 % au cours de la période de prévision, en raison de leur utilisation croissante dans les marchés en développement[60]. (Voir la figure 3.6.2.) On s'attend à ce que le cas du gaz naturel s'améliore grandement, la consommation mondiale de combustibles fossiles augmentant de 45 % entre 2018 et 2050, soit à peu près le double du taux d'augmentation de la consommation de pétrole et d'autres liquides[61]. Néanmoins, sa part de la consommation globale d'énergie devrait rester stable par rapport aux prévisions.

[60] U.S. Energy Information Administration, "International Energy Outlook 2019."
[61] Ibid.

Même si l'on s'attend à ce que la consommation mondiale de pétrole et de gaz augmente, l'industrie canadienne des pipelines sera mise au défi de tirer profit de cette augmentation. Le Canada doit trouver de nouveaux marchés d'exportation pour son excédent de gaz naturel, car les États-Unis deviennent de plus en plus indépendants en matière d'énergie. En outre, l'industrie des pipelines dépendra de l'approbation de grands projets pour aider à atténuer les contraintes sur les exportations de pétrole. L'annulation récente de Keystone XL limitera la capacité; toutefois, le projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain (TMX) devrait ajouter un excédent net de la capacité en Alberta d'ici 2023. De plus, le projet de LNG Canada est en cours et comprendra la construction de deux trains de gaz naturel liquéfié (GNL) sur la côte de la Colombie-Britannique et un pipeline connexe.

Figure 3.6.2

Consommation mondiale d'énergie par source
(en quadrillions d'unités thermiques britanniques)

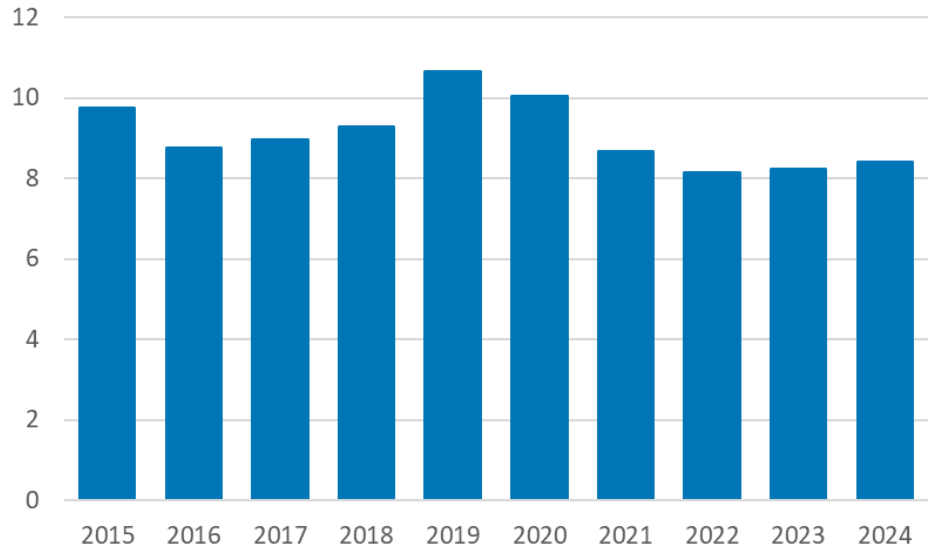


* prévisions
Source : Energy Information Administration des États-Unis.

Selon les hypothèses susmentionnées, le rendement économique de l'industrie du pipeline s'améliorera modestement entre 2021 et 2024. Toutefois, ce rendement sera moindre, lorsque comparé à la trajectoire suivie par l'industrie au cours de la dernière décennie. Le PIB réel devrait augmenter de 1,1 % par an entre 2021 et 2024, par rapport à 2,4 % entre 2010 et 2019. La croissance de l'emploi dans l'industrie sera également modérée à mesure que les entreprises se dirigeront vers la relance, puisqu'elles tenteront de réaliser des économies et de se concentrer sur l'optimisation de la productivité et sur la réduction des coûts. Après avoir chuté à 11 600 en 2020, nous prévoyons un taux d'emploi de 12 800 travailleurs d'ici 2024, soit sous sa moyenne de 14 500 entre 2015 et 2019. Enfin, nous nous attendons à ce que les investissements dans les pipelines s'assouplissent par rapport aux prévisions, car le ralentissement de la croissance des

recettes limite les budgets de dépenses en immobilisations. (Voir la figure 3.6.3.) Cela se traduira par une trajectoire de sortie inférieure à ce qui était prévu avant l'apparition de la COVID-19.

Figure 3.6.3
Investissement affaibli et ralentissement la trajectoire de croissance de l'industrie
(investissements dans les pipelines, en milliards de dollars)



Sources : Le Conference Board du Canada; Statistique Canada.

3.7 Activités de soutien au transport

Récent rendement

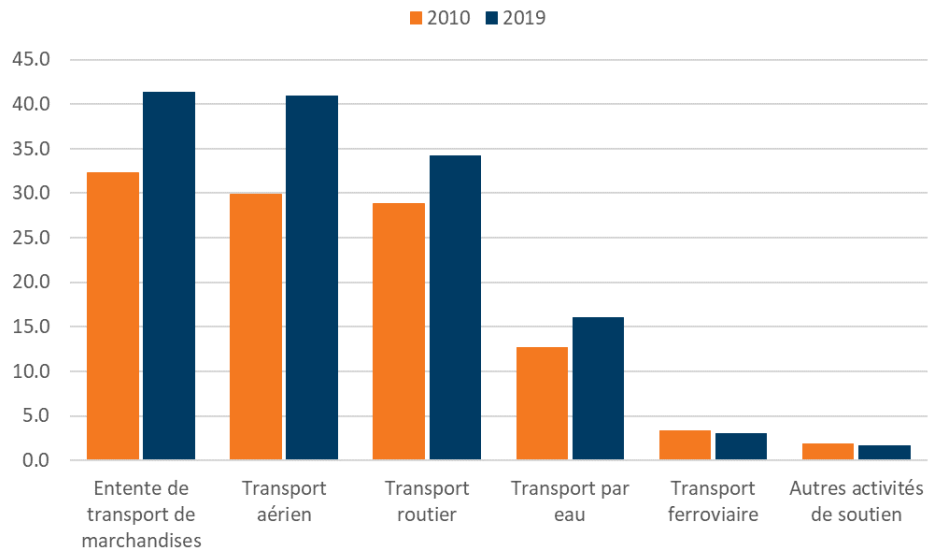
Au cours de la décennie qui a précédé la pandémie de COVID-19, les conditions pour les entreprises qui offrent des activités de soutien au transport étaient robustes. Entre 2010 et 2019, le PIB des activités de soutien a augmenté en moyenne de 4,2 % par an, grâce en grande partie à la vigueur sous-jacente du secteur des transports. Les entreprises de l'industrie des activités de soutien ont également augmenté le nombre de leurs salariés de 28 100 postes au cours de la même période, la croissance de l'emploi la plus forte étant constatée dans toutes les entreprises qui desservent le transport aérien. (Voir la figure 3.7.1.)

Les activités de soutien ont également profité de leur lien étroit avec le commerce international du Canada. Environ un tiers des entreprises du secteur sont engagées dans des activités qui appuient soit les opérations portuaires, soit les ententes de transport de marchandises[62]. Elles couvrent tous les modes de transport et sont plus étroitement liées à l'expédition de marchandises et de matériaux en vrac. Compte tenu de la force

[62] Statistique Canada. Tableau 33-10-0214-01 – Nombre d'entreprises canadiennes, avec employés, juin 2019.

globale du transport ferroviaire, maritime et routier, il n'est pas surprenant que ces segments des activités de soutien continuent d'élargir leurs activités.

Figure 3.7.1
Le transport aérien était le moteur de la croissance de l'emploi avant la pandémie dans les activités de soutien des transports
(emploi, activités de soutien aux transports, en milliers)



Sources : Le Conference Board du Canada; Statistique Canada, demande sur mesure – Enquête sur la population active.

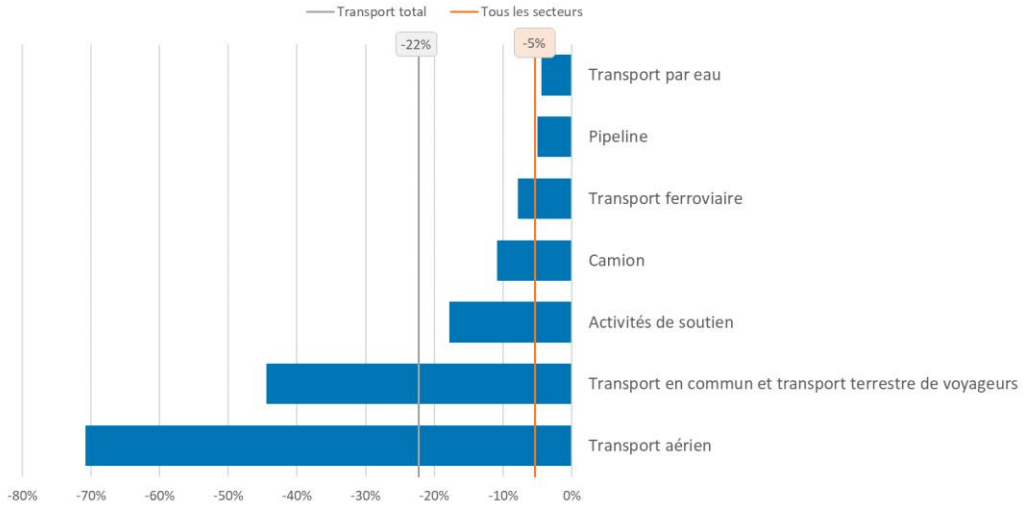
Malheureusement, la pandémie de COVID-19 a fait dérailler la solide trajectoire de croissance de l'industrie. Les activités de soutien aux transports, qui fournissent des services aux six industries de transport décrites dans les sections précédentes, ont vu leur PIB diminuer de 18 % en 2020. (Voir la figure 3.7.2.) Seul le transport aérien, le transport en commun et le transport terrestre de voyageurs ont connu des baisses plus importantes des extrants. Les activités de soutien aux transports ont également connu des pertes d'emplois supérieures à la moyenne, avec une baisse de 18 300 emplois en 2020, ce qui représente plus d'un emploi sur sept (13 %) dans l'industrie.

Les répercussions économiques importantes qui se sont matérialisées dans les activités de soutien aux transports reflètent l'exposition de l'industrie aux industries de transport les plus touchées par la COVID-19. Plus particulièrement, 40 % des emplois ont été perdus dans l'industrie en 2020 dans les services de transport aérien, comme les opérations aéroportuaires et l'entretien des aéronefs. Les mises à pied dans ces secteurs ont suivi un effondrement sans précédent du transport aérien, ce qui a conduit de nombreux pays, dont le Canada, à imposer des mesures d'immobilisation, à fermer les frontières et à encourager l'éloignement social.

Figure 3.7.2

La demande d'activités de soutien pendant la COVID-19 a été alourdie par les difficultés de l'industrie du transport aérien

(variation en pourcentage du PIB entre 2019 et 2020*)



Sources : Le Conference Board du Canada; Statistique Canada. Tableau 36-10-0434-01.

Perspectives

À l'avenir, on s'attend généralement à ce que le rendement des activités de soutien pour le transport reflète le rendement global des différents segments de transport qu'il soutient. À court terme, la demande pour les activités de soutien sera atténuée en raison de la baisse de l'activité dans les industries qui transportent principalement des passagers, y compris le transport aérien, le transport en commun et le transport terrestre de voyageurs. Cette faiblesse sera en partie compensée par la reprise progressive du transport de marchandises, soutenue par l'amélioration constante du commerce des marchandises.

On ne s'attend pas à une reprise totale des activités de soutien tant que les vaccins contre la COVID-19 n'auront pas été largement distribués dans le monde entier, un processus qui prendra du temps à achever et qui ne se produira pas avant la seconde moitié de 2021. Cette vaste immunisation stimulera les dépenses de consommation au Canada, favorisera une reprise des importations de marchandises et augmentera les déplacements des voyageurs. Ces développements entraîneront une reprise de la demande pour les activités de soutien, de sorte que le PIB de l'industrie reviendra aux niveaux d'avant la COVID-19 d'ici 2023.

L'emploi dans les activités de soutien devrait s'accroître pour répondre à la demande croissante. Toutefois, notre modèle ne prévoit pas une reprise totale à moyen terme. Après avoir chuté à 118 200 en 2020, l'emploi devrait atteindre 127 000 postes d'ici 2024, soit environ 5 % de moins qu'en 2019 (c'est-à-dire les niveaux antérieurs à la COVID-19).

Enfin, le rendement financier de l’industrie se rétablira également en fonction de la remontée de la demande. Après avoir chuté de 38,4 milliards de dollars en 2019 à 31,6 milliards de dollars en 2020, nous prévoyons que les recettes de l’industrie atteindront 43,3 milliards de dollars d’ici 2024. La croissance des coûts reprendra également au-delà de 2020; cependant, une croissance plus lente de l’emploi limitera la reprise des coûts de main-d’œuvre. Dans ce contexte, les profits avant impôts passeront de 1,8 milliard de dollars en 2020 à 2,6 milliards de dollars d’ici 2024.

4.0 Conclusion

Entre 2009 et 2014, la croissance du secteur des transports a reflété la croissance de l'économie canadienne et a été stimulée par le rebond qui a suivi la récession économique de 2008-2009. Le renforcement de la confiance des consommateurs et des entreprises, qui a entraîné une augmentation du trafic de passagers et de marchandises, a été un facteur clé. Le secteur a connu une croissance plus rapide que l'économie canadienne et cette croissance a été dirigée par la croissance du transport aérien. La baisse des prix du pétrole, la dépréciation du dollar canadien et le robuste rendement de l'exportation ont tous été les moteurs des services de transport depuis 2015. En plus des services de transport aérien, presque toutes les autres industries du transport ont également connu une croissance et des gains de productivité, et notre rapport précédent a présenté des perspectives positives pour presque tous les segments de l'industrie du transport.

Le secteur des transports a connu une croissance annuelle moyenne de 3,9 % entre 2010 et 2014 et à un rythme légèrement plus modéré de 3,5 % entre 2015 et 2019, ce qui a entraîné une croissance annuelle moyenne globale du PIB de 3,7 % par rapport à la période d'avant la pandémie de 2010 à 2019. Plusieurs indicateurs soulignent l'élargissement du secteur au cours de la décennie qui a précédé la COVID-19. Par exemple, le secteur des transports a créé 180 000 emplois entre 2009 et 2019. En outre, le secteur a enregistré un bénéfice avant impôt record de 18,7 milliards de dollars en 2019, ce qui était bien au-dessus de sa moyenne décennale de 12,9 milliards de dollars.

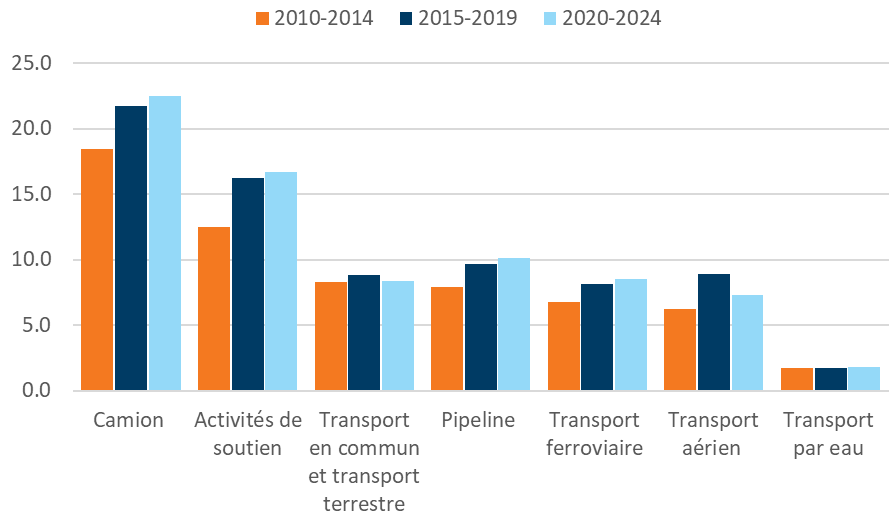
La pandémie a cependant changé la donne. Les perturbations généralisées survenues en mars 2020 avec l'apparition de la pandémie ont provoqué un choc sans précédent pour l'économie canadienne et le secteur des transports. Au cours du deuxième trimestre de 2020, le secteur a vu son PIB se contracter de 31 %. Cela a presque triplé la baisse de 11 % observée dans l'ensemble de l'économie. En outre, le secteur des transports a perdu plus de 153 000 emplois au cours des deux premiers trimestres de 2020, ce qui représente 19 % des emplois.

Les répercussions économiques de la COVID-19 sur le secteur des transports se sont concentrées dans les sous-secteurs qui desservent principalement les passagers. Par exemple, le PIB du secteur du transport aérien, du transport en commun et du transport terrestre de voyageurs, collectivement les « industries du transport de passagers », a diminué de 79 % au deuxième trimestre de 2020. Cette baisse est comparée à une diminution de 13 % dans les industries qui transportent surtout des marchandises, y compris les camions, les pipelines, les chemins de fer et le transport maritime, collectivement les « industries du transport de marchandises ». En outre, l'emploi dans les industries du transport de passagers a diminué de 28 % comparativement à 12 % dans les industries du transport de marchandises.

Figure 4.1

Bien que le PIB remontera de 2020 à 2024, le rythme de croissance variera selon les segments de l'industrie

(PIB, en milliards de dollars de 2012)



Sources : Le Conference Board du Canada; Statistique Canada.

La pandémie a sans aucun doute eu une incidence considérable sur le rendement actuel du secteur des transports et sur les perspectives. Contrairement à d'autres récessions, la reprise à la suite de celle-ci n'est pas facilement prévisible compte tenu des incertitudes reliées à la nature de la pandémie, à la nature des mesures adoptées pour y faire face et à l'efficacité des mesures économiques et sanitaires adoptées pour faire face au ralentissement économique et à la propagation du virus. Au début de l'année prochaine, lorsque la plupart des pays, dont le Canada, se seront lancés dans des programmes de vaccination à grande échelle, il sera possible de déterminer à quel point le vaccin réussit à prévenir la propagation du virus. Ainsi, nous pourrons avoir une idée plus claire de la façon dont l'économie mondiale et canadienne pourrait s'en sortir.

Notre prévision précédente de la croissance économique des transports était une croissance annuelle moyenne de 1,6 % entre 2019 et 2023. Nous avons toutefois mis en garde contre le fait que le Brexit, les tensions commerciales entre les États-Unis et la Chine et la combinaison d'un ralentissement de la croissance de la productivité, d'une population vieillissante et d'un niveau d'endettement élevé ralentirait le rythme de croissance de l'économie canadienne dans son ensemble et, à son tour, de l'économie des transports.

Nos perspectives actuelles pour le secteur sont une croissance annuelle moyenne de 1,8 % sur la période de 2020 à 2024. Cette croissance annuelle moyenne semble plus élevée que ce à quoi on pouvait s'attendre intuitivement parce qu'elle tient compte des répercussions de la reprise sur la croissance suite à l'importante contraction observée en 2020. Notre modèle estime que le secteur des transports connaîtra une reprise de son activité en 2021. Toutefois, il faudra attendre jusqu'à la fin de 2022 pour que le PIB revienne aux niveaux

d’avant la COVID-19, en raison du lent rétablissement dans le transport aérien et en commun et dans le transport terrestre de passagers. La reprise de l’emploi sera plus fragile, car certains employés mis à pied de façon permanente pendant la COVID-19 ne seront pas réembauchés. En outre, le secteur continue de faire face à des vents contraires à la croissance de l’emploi provoquée par la retraite des baby-boomers. Au total, le nombre d’employés devrait atteindre 786 000 d’ici 2024, par rapport à 725 900 en 2020.

À son tour, le rendement financier du secteur des transports devrait s’améliorer au-delà de 2020. Les recettes bénéficieront d’un coup de pouce de la reprise du transport aérien, passant d’environ 144,6 milliards de dollars en 2020 à 209,8 milliards de dollars d’ici 2024. On prévoit également que les coûts augmenteront, bien qu’une croissance plus faible de l’emploi et une baisse des prix du brut limiteront les gains. Dans ce contexte, les bénéfices avant impôt devraient augmenter à 18,1 milliards de dollars d’ici 2024, après avoir glissé à environ 4,6 milliards de dollars en 2020. Les marges se situeront autour de 8,6 % jusqu’en 2024, soit un peu en dessous de leur niveau d’avant la COVID-19.

Le rythme et les calendriers de rétablissement devraient varier d’un secteur à l’autre, comme on peut le voir à la figure 4.1 ci-dessus. Les industries du transport routier et ferroviaire atteindraient les niveaux de croissance d’avant la pandémie plus rapidement que les autres segments, principalement parce qu’elles dépendent du volume de marchandises. En retour, les secteurs axés sur le volume de passagers pourraient prendre plus de temps pour remonter la pente.

Risques

Nos scénarios de perspectives décrits dans l’étude sont sujets à des risques et à des incertitudes inhérents. Les perspectives pour le secteur des transports sont fondées sur les perspectives économiques à long terme du Conference Board du Canada pour l’économie canadienne, finalisées en octobre 2020. Compte tenu des incertitudes que la propagation de la pandémie peut engendrer sur les marchés mondiaux et canadiens, les informations, tout comme les perspectives, sont susceptibles de changer. En outre, les perspectives du secteur des transports sont étroitement liées aux perspectives mondiales et au rythme auquel d’autres économies émergent également de la récession. Cela est particulièrement vrai pour des secteurs comme le transport aérien, le transport ferroviaire et le transport routier, compte tenu de la mesure dans laquelle ils sont interdépendants avec les économies extérieures. Les perspectives comportent également des risques spécifiques au secteur. Par exemple, comme nous l’avons vu précédemment, dans la section portant sur le transport aérien, la solvabilité des compagnies aériennes, l’extension des renflouements nécessaires et les contraintes de capacité pourraient avoir une incidence sur la trajectoire de croissance du secteur. Pour ce qui est du transport terrestre, l’efficacité du déploiement du vaccin et les risques associés à certaines des mesures à court terme adoptées pour faire face à la pandémie, comme le travail et les études à distance de manière plus permanente, sont des facteurs clés.

Considérations en matière de recherches ultérieures

Compte tenu de la mesure dans laquelle la COVID-19 a eu des répercussions sur les sociétés et les économies du monde entier, ces répercussions, y compris sur le secteur des transports au Canada, devraient faire l'objet de recherches plus poussées. Voici quelques domaines qui pourraient faire l'objet de recherches ultérieures :

- La COVID-19 a entraîné une augmentation du rythme d'adoption de plateformes virtuelles comme Zoom pour les réunions d'affaires et, à son tour, a soulevé des préoccupations quant à savoir si ces tendances pourraient se maintenir après la pandémie et avoir une incidence sur le transport aérien d'affaires. On s'inquiète aussi de savoir si le passage des études et du travail à distance pourrait être plus permanent, ce qui aurait des répercussions sur les passagers, en particulier dans le transport terrestre. Compte tenu de ces préoccupations, il serait peut-être utile d'examiner comment le secteur des transports pourrait adapter la technologie pour qu'elle soit un facilitateur plutôt qu'un perturbateur dans les divers segments.
- L'industrie du transport des marchandises est une industrie en forte croissance et elle a des répercussions sur le transport ferroviaire et sur le transport routier. Si le secteur du transport ferroviaire était en mesure de remplacer une partie des marchandises transportées par camion sur le plan technologique et de la connectivité, il serait intéressant de comprendre quelles pourraient être les répercussions sur l'efficacité du transport par camion, l'emploi et l'environnement en matière d'émissions.
- Des études en cours sur la façon dont la COVID-19 a une incidence sur chacune des sept industries du secteur des transports et comment chaque secteur s'adapte à ces défis.
- Nos perspectives à moyen terme mettent l'accent sur l'augmentation des défis financiers et l'augmentation du niveau de la dette fédérale et provinciale. Quelles pourraient être les répercussions à moyen et à long terme des dépenses de relance du gouvernement pour le secteur des transports?
- La croissance du commerce électronique pendant la pandémie a été forte. Des recherches indiquent que ces tendances se poursuivront à long terme. Dans cette optique, il serait important d'effectuer un examen approfondi des répercussions du commerce électronique sur les industries dépendantes du fret.
- Des recherches indiquent que les services de transport de passagers ont été davantage axés sur les zones urbaines. Les régions éloignées et les zones rurales disposent de services de transport et d'infrastructures de transport moins importants que les zones urbaines, en partie en raison des économies d'échelle. Étant donné que la COVID-19 perturbe les services offerts de transport de passagers, il serait important de mieux comprendre les répercussions sur les collectivités vulnérables

ou à risque du Nord, ainsi que sur les régions rurales éloignées du Canada et, plus généralement, sur les personnes handicapées.

- La COVID-19 a souligné l’importance de la résilience de la chaîne d’approvisionnement. Cela pourrait signifier qu’à moyen et à long terme, les pays, y compris le Canada et les États-Unis, pourraient concentrer leurs efforts sur le rétablissement des chaînes d’approvisionnement et leur rapprochement géographique. Il vaudrait la peine d’effectuer une étude pour comprendre comment l’évolution des tendances commerciales et des chaînes d’approvisionnement après la pandémie pourrait avoir une incidence sur le transport, en particulier sur les modes de transport du fret au Canada.

Glossaire

Activités de soutien au transport – Cette industrie comprend les établissements dont l'activité principale consiste à fournir des services à d'autres établissements de transport. Ces services peuvent être propres à un mode de transport ou ils peuvent être multimodaux.

Activités de tourisme et d'agrément – Cette industrie comprend les établissements dont l'activité principale consiste à offrir des services de transport récréatif, comme des croisières touristiques ou des soupers croisières, des excursions en train à vapeur, des promenades à cheval, des promenades en bateau ou en montgolfière. Ces établissements utilisent souvent des équipements de transport anciens ou spécialisés. Les services offerts sont de nature locale, et comprennent généralement un retour le jour même. On y compte les établissements qui offrent des services affrétés de pêche.

Coûts – Les coûts sont la somme des coûts de main-d'œuvre, de matériel et d'immobilisations pour chaque industrie, où les coûts d'immobilisations comprennent à la fois les frais d'intérêt et les frais d'amortissement. Statistique Canada présente ces données dans le cadre de ses statistiques financières trimestrielles pour les entreprises.

Emploi – L'emploi est le nombre total d'employés à temps plein et à temps partiel dans une industrie donnée. Les données sont déclarées mensuellement par Statistique Canada en milliers et font partie de son Enquête sur la population active.

Investissement – Les données sur les investissements utilisées dans le rapport comprennent toutes les nouvelles dépenses d'une industrie particulière pour les machines et l'équipement, ainsi que l'ingénierie et les structures non résidentielles. Les données sur les investissements sont présentées annuellement par Statistique Canada en millions de dollars et font partie de son enquête sur les flux et les stocks de capitaux fixes.

Marge de profit – La marge de profit est le ratio des bénéfices par rapport aux recettes.

PIB – Le produit intérieur brut réel désigne la valeur totale qu'une industrie crée. À ce titre, il constitue une mesure de la contribution de l'industrie à la croissance économique. Il est déclaré en millions de dollars de 2012 et est déclaré par Statistique Canada.

Port – Quai, brise-lames, terminal, entrepôt ou autres bâtiments ou ouvrages situés dans, sur ou à proximité des eaux navigables qui sont utilisés dans le cadre de la navigation ou de l'expédition.

Prix – Il s'agit d'une mesure composite des prix à la production de tous les produits d'une industrie. Les données de cette série proviennent d'une variété d'enquêtes publiées par Statistique Canada, dont la source exacte varie selon l'industrie. Tous les indices de prix sont normalisés sous forme d'indice où 2012 = 100.

Profits – Les bénéfices sont égaux aux revenus moins les coûts et sont déclarés avant impôts ou articles extraordinaires. Ces données sont déclarées par Statistique Canada dans le cadre de ses statistiques financières trimestrielles pour les entreprises, et sont exprimées en millions de dollars.

Recettes – Les recettes correspondent au total des reçus accumulés par une industrie et sont le produit de l'établissement des prix et de la production. Ces données sont déclarées par Statistique Canada dans le cadre de ses statistiques financières trimestrielles pour les entreprises, et sont exprimées en millions de dollars.

Salaires – La mesure utilisée pour analyser les salaires dans le présent rapport est la rémunération hebdomadaire moyenne, y compris les heures supplémentaires. Statistique Canada en fait état dans le cadre de son enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail.

SCIAN – Le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) est utilisé par les organismes statistiques du Canada, des États-Unis et du Mexique pour décrire les activités économiques et commerciales sur le plan de l'industrie. Il est fondé sur un cadre axé sur la production, où les établissements qui produisent des biens ou des services semblables sont regroupés. Les données sont généralement recueillies auprès de l'établissement et un établissement est affecté à une industrie particulière en fonction de son activité principale. On peut obtenir une compréhension plus détaillée du SCIAN à l'adresse suivante : https://www.statcan.gc.ca/fra/sujets/norme/scian/2012/index.

Transport aérien – Cette branche de production comprend les établissements dont l'activité principale est le transport de personnes ou de marchandises par aéronef, comme les avions et les hélicoptères, pour le compte de transporteurs communs.

Transport en commun et transport terrestre de voyageurs – Cette industrie comprend les établissements dont l'activité principale consiste à effectuer diverses activités de transport de passagers en utilisant de l'équipement conçu à cette fin. Ces activités se distinguent en fonction de facteurs de processus, comme la planification des itinéraires, l'exploitation d'itinéraires fixes et la tarification par siège ou par véhicule.

Transport ferroviaire – Cette industrie comprend les établissements dont l'activité principale consiste à exploiter des chemins de fer. On y compte les établissements dont l'activité principale est l'exploitation de chemins de fer longue distance ou de ligne principale, de chemins de fer courte distance et de chemins de fer de transport de passagers.

Transport par camion – Cette industrie comprend les établissements dont l'activité principale est le transport de marchandises par camion. Ces établissements peuvent transporter des marchandises générales ou des marchandises spécialisées. Le fret spécialisé comprend les marchandises qui, en raison de leur taille, de leur poids, de leur forme ou d'autres caractéristiques inhérentes, ont besoin d'équipement spécialisé pour le transport. Les établissements peuvent mener des activités localement, c'est-à-dire dans une région métropolitaine et son arrière-pays, ou sur de longues distances, c'est-à-dire entre des régions métropolitaines.

Transport par eau – Cette industrie comprend les établissements dont l'activité principale est le transport par voie navigable de passagers et de marchandises à l'aide de matériel conçu à cette fin.

Transport par pipeline – Cette industrie comprend les établissements dont l'activité principale est le transport de produits par pipeline. Les pipelines sont conçus pour répondre aux spécifications relatives au transport d'un bien particulier, comme le pétrole brut, le gaz naturel et les produits du pétrole raffiné. Le transport par pipeline comprend des réseaux intégrés composés de divers types de pipelines et des installations auxiliaires, comme les stations de pompage et les installations de stockage secondaire.

Tableaux de prévisions

Transport – SCIAN 48

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Produit intérieur brut réel (en millions de dollars de 2012)	47,527	49,896	51,481	51,279	51,019	52,527	55,577	57,308	58,417	57,996	55,290	57,514	60,106	61,743	62,719	67,034	69,880	71,728	76,121	78,554	79,464
	S.O.	5.0	3.2	-0.4	-0.5	3.0	5.8	3.1	1.9	-0.7	-4.7	4.0	4.5	2.7	1.6	6.9	4.2	2.6	6.1	3.2	1.2
Indice des prix de l'industrie (2012 =100)	75.5	76.6	79.0	81.5	83.1	84.2	87.2	90.0	89.7	93.2	91.3	93.5	97.5	100.0	103.2	104.7	103.8	102.9	104.3	108.3	111.4
	S.O.	1.4	3.1	3.1	2.0	1.3	3.6	3.3	-0.3	3.9	-2.1	2.4	4.3	2.6	3.2	1.5	-0.9	-0.8	1.3	3.8	2.9
Emplois (en milliers)	581.4	605.0	604.9	589.0	620.2	623.2	613.4	616.3	637.9	650.8	643.2	637.1	668.4	659.7	691.6	702.7	725.4	722.0	748.7	778.9	824.2
	S.O.	4.1	0.0	-2.6	5.3	0.5	-1.6	0.5	3.5	2.0	-1.2	-0.9	4.9	-1.3	4.8	1.6	3.2	-0.5	3.7	4.0	5.8
Investissements (en millions de dollars)	16,143	13,572	13,473	13,940	12,884	13,147	14,449	17,371	19,860	21,759	21,265	18,883	20,090	24,770	32,130	35,696	39,520	37,116	37,085	43,538	48,841
	S.O.	-15.9	-0.7	3.5	-7.6	2.0	9.9	20.2	14.3	9.6	-2.3	-11.2	6.4	23.3	29.7	11.1	10.7	-6.1	-0.1	17.4	12.2
Recettes (en millions de dollars)	66,982	72,869	75,549	76,701	77,644	88,870	94,996	102,911	106,737	113,089	103,654	111,474	119,301	126,325	133,060	145,744	151,213	152,676	165,536	179,705	187,053
	S.O.	8.8	3.7	1.5	1.2	14.5	6.9	8.3	3.7	6.0	-8.3	7.5	7.0	5.9	5.3	9.5	3.8	1.0	8.4	8.6	4.1
Coûts (en millions de dollars)	64,951	71,194	74,891	73,813	75,370	84,957	89,276	95,735	99,842	106,534	98,867	104,350	111,531	116,524	122,924	133,182	137,950	138,032	148,582	161,863	168,346
	S.O.	9.6	5.2	-1.4	2.1	12.7	5.1	7.2	4.3	6.7	-7.2	5.5	6.9	4.5	5.5	8.3	3.6	0.1	7.6	8.9	4.0
Profits avant impôts (en millions de dollars)	2,030	1,676	657	2,888	2,273	3,913	5,720	7,176	6,895	6,555	4,788	7,124	7,770	9,801	10,137	12,561	13,263	14,643	16,954	17,843	18,706
	S.O.	-17.5	-60.8	339.2	-21.3	72.1	46.2	25.5	-3.9	-4.9	-27.0	48.8	9.1	26.1	3.4	23.9	5.6	10.4	15.8	5.2	4.8
Marge de profit (en pourcentage)	3.0	2.3	0.9	3.8	2.9	4.4	6.0	7.0	6.5	5.8	4.6	6.4	6.5	7.8	7.6	8.6	8.8	9.6	10.2	9.9	10.0

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Produit intérieur brut réel (en millions de dollars de 2012)	63,057	69,465	78,423	82,060	83,690	84,940	86,020	86,849	87,785	88,798	89,815	90,818	91,912	93,022	94,167	95,338	96,522	97,731	98,930	100,144	101,381
	-20.6	10.2	12.9	4.6	2.0	1.5	1.3	1.0	1.1	1.2	1.1	1.1	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.3	1.2	1.2	1.2
Indice des prix de l'industrie (2012 =100)	109.8	112.4	115.2	117.2	119.3	121.6	123.8	126.1	128.4	130.8	133.2	135.7	138.2	140.8	143.3	146.0	148.7	151.4	154.2	157.1	160.0
	-1.4	2.3	2.5	1.8	1.8	1.9	1.9	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.9	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.9
Emplois (en milliers)	725.9	730.0	766.0	779.8	786.1	791.6	796.1	799.3	802.8	806.8	810.8	814.7	818.9	823.2	827.6	832.1	836.7	841.3	845.9	850.4	855.0
	-11.9	0.6	4.9	1.8	0.8	0.7	0.6	0.4	0.4	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.6	0.5	0.5	0.5
Investissements (en millions de dollars)	49,138	34,812	36,636	40,738	43,560	45,866	48,016	49,970	51,810	53,705	55,674	57,684	59,753	61,927	64,185	66,534	68,988	71,541	74,187	76,914	79,737
	0.6	-29.2	5.2	11.2	6.9	5.3	4.7	4.1	3.7	3.7	3.7	3.6	3.6	3.6	3.6	3.7	3.7	3.7	3.7	3.7	3.7
Recettes (en millions de dollars)	144,595	160,765	187,296	201,429	209,763	216,891	223,691	230,034	236,836	243,977	251,307	258,823	266,814	275,041	283,543	292,332	301,425	310,832	320,445	330,377	340,641
	-22.7	11.2	16.5	7.5	4.1	3.4	3.1	2.8	3.0	3.0	3.0	3.0	3.1	3.1	3.1	3.1	3.1	3.1	3.1	3.1	3.1
Coûts (en millions de dollars)	140,021	155,953	174,781	184,359	191,617	198,060	204,375	210,254	216,486	223,037	229,770	236,662	243,975	251,509	259,290	267,331	275,653	284,251	293,038	302,116	311,487
	-16.8	11.4	12.1	5.5	3.9	3.4	3.2	2.9	3.0	3.0	3.0	3.0	3.1	3.1	3.1	3.1	3.1	3.1	3.1	3.1	3.1
Profits avant impôts (en millions de dollars)	4,574	4,812	12,515	17,071	18,146	18,832	19,317	19,780	20,350	20,940	21,537	22,161	22,839	23,532	24,253	25,001	25,772	26,581	27,408	28,262	29,154
	-75.5	5.2	160.1	36.4	6.3	3.8	2.6	2.4	2.9	2.9	2.9	2.9	3.1	3.0	3.1	3.1	3.1	3.1	3.1	3.1	3.2
Marge de profit (en pourcentage)	2.4	3.0	6.6	8.5	8.7	8.7	8.6	8.6	8.6	8.6	8.6	8.6	8.6	8.6	8.6	8.6	8.6	8.6	8.6	8.6	8.6

* La variation en pourcentage n'est pas calculée sur les nombres négatifs.

Transport aérien – SCIAN 481

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Produit intérieur brut réel (en millions de dollars de 2012)	4,271	4,368	4,105	3,715	3,453	3,872	4,324	4,597	4,905	5,192	4,700	5,204	6,036	6,481	6,264	7,239	7,645	8,325	8,991	9,645	9,845
	S.O.	2.3	-6.0	-9.5	-7.0	12.1	11.7	6.3	6.7	5.8	-9.5	10.7	16.0	7.4	-3.3	15.6	5.6	8.9	8.0	7.3	2.1
Indice des prix de l'industrie □ (2012 =100)	95.5	94.2	88.0	98.8	96.2	93.6	94.5	97.5	96.2	98.9	91.5	93.6	96.3	100.0	103.5	103.5	101.2	97.9	97.1	98.3	102.8
	S.O.	-1.4	-6.5	12.2	-2.6	-2.8	0.9	3.2	-1.3	2.9	-7.5	2.3	2.9	3.9	3.4	-0.1	-2.2	-3.3	-0.8	1.3	4.6
Emplois (en milliers)	71.9	69.2	69.6	65.9	69.4	58.2	60.7	59.8	61.9	61.2	66.8	62.8	63.3	61.2	64.5	59.4	69.1	68.3	75.4	79.1	82.7
	S.O.	-3.8	0.6	-5.3	5.4	-16.2	4.3	-1.5	3.6	-1.3	9.2	-6.0	0.9	-3.4	5.5	-8.0	16.4	-1.1	10.4	4.9	4.4
Investissements (en millions de dollars)	2,057	1,597	2,026	2,428	1,711	1,496	1,893	1,976	3,947	1,593	1,394	582	658	1,866	2,204	4,113	5,234	5,938	4,846	5,022	5,378
	S.O.	-22.4	26.8	19.9	-29.5	-12.6	26.6	4.4	99.7	-59.6	-12.5	-58.2	12.9	183.8	18.1	86.6	27.3	13.4	-18.4	3.6	7.1
Recettes (en millions de dollars)	13,645	14,461	13,301	13,029	12,027	13,263	14,314	15,385	16,519	17,660	15,904	17,682	19,174	20,149	20,835	22,622	22,764	23,335	25,354	28,292	30,138
	S.O.	6.0	-8.0	-2.0	-7.7	10.3	7.9	7.5	7.4	6.9	-9.9	11.2	8.4	5.1	3.4	8.6	0.6	2.5	8.7	11.6	6.5
Coûts (en millions de dollars)	13,474	14,956	14,197	13,172	12,838	13,625	13,836	14,892	15,930	17,591	16,057	17,276	18,776	19,518	20,221	21,685	21,268	21,578	24,644	27,994	29,187
	S.O.	11.0	-5.1	-7.2	-2.5	6.1	1.5	7.6	7.0	10.4	-8.7	7.6	8.7	4.0	3.6	7.2	-1.9	1.5	14.2	13.6	4.3
Profits avant impôts (en millions de dollars)	171	-494	-896	-143	-811	-361	478	493	589	69	-152	406	397	630	614	937	1,496	1,756	710	299	951
	S.O.	-389.9	81.3	-84.0	467.2	-55.4	-232.2	3.2	19.5	-88.3	-321.5	-366.5	-2.2	58.7	-2.6	52.7	59.7	17.4	-59.6	-58.0	218.5
Marge de profit (en pourcentage)	1.2	-3.3	-6.8	-1.1	-6.8	-2.8	3.3	3.2	3.6	0.3	-1.0	2.1	2.1	3.1	2.9	4.1	6.6	7.5	2.8	1.0	3.1

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Produit intérieur brut réel (en millions de dollars de 2012)	3,423	3,972	7,851	10,239	11,079	11,316	11,489	11,673	11,869	12,054	12,246	12,445	12,661	12,879	13,105	13,327	13,549	13,776	14,010	14,247	14,482
	-65.2	16.0	97.7	30.4	8.2	2.1	1.5	1.6	1.7	1.6	1.6	1.6	1.7	1.7	1.8	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7
Indice des prix de l'industrie □ (2012 =100)	103.3	99.7	102.3	104.4	105.8	107.2	108.7	110.1	111.5	113.0	114.5	116.0	117.6	119.1	120.7	122.3	123.9	125.6	127.3	128.9	130.6
	0.5	-3.5	2.6	2.0	1.4	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
Emplois (en milliers)	56.4	54.7	65.4	73.9	77.2	78.6	79.6	80.4	81.2	82.0	82.8	83.6	84.4	85.3	86.2	87.1	88.0	88.9	89.8	90.7	91.6
	-31.8	-3.1	19.7	13.0	4.4	1.8	1.3	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
Investissements (en millions de dollars)	3,861	2,307	2,450	3,416	4,239	4,752	5,064	5,286	5,474	5,648	5,819	5,993	6,174	6,361	6,555	6,754	6,959	7,168	7,385	7,607	7,835
	-28.2	-40.3	6.2	39.4	24.1	12.1	6.6	4.4	3.6	3.2	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0
Recettes (en millions de dollars)	11,011	12,105	24,565	32,643	35,798	37,056	38,120	39,238	40,417	41,590	42,813	44,089	45,450	46,841	48,297	49,774	51,281	52,836	54,443	56,095	57,766
	-63.5	9.9	102.9	32.9	9.7	3.5	2.9	2.9	3.0	2.9	2.9	3.0	3.1	3.1	3.1	3.1	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0
Coûts (en millions de dollars)	18,757	21,868	28,113	31,972	34,320	35,374	36,374	37,427	38,537	39,660	40,821	42,029	43,313	44,635	46,017	47,425	48,861	50,335	51,861	53,430	55,022
	-35.7	16.6	28.6	13.7	7.3	3.1	2.8	2.9	3.0	2.9	2.9	3.0	3.1	3.1	3.1	3.1	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0
Profits avant impôts (en millions de dollars)	-7,746	-9,763	-3,548	670	1,478	1,682	1,746	1,811	1,879	1,930	1,993	2,060	2,137	2,206	2,281	2,350	2,421	2,501	2,582	2,665	2,744
	-914.6	S.O.	S.O.	S.O.	120.5	13.8	3.9	3.7	3.8	2.7	3.2	3.4	3.7	3.2	3.4	3.0	3.0	3.3	3.3	3.2	3.0
Marge de profit (en pourcentage)	-294.7	-82.5	-16.4	2.0	4.1	4.5	4.6	4.6	4.7	4.6	4.7	4.7	4.7	4.7	4.7	4.7	4.7	4.7	4.7	4.8	4.8

La variation en pourcentage n'est pas calculée sur les nombres négatifs.

Transport ferroviaire – SCIAN 482

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Produit intérieur brut réel (en millions de dollars de 2012)	4,868	5,838	5,897	6,031	6,039	6,713	7,180	7,147	6,964	6,386	5,616	6,287	6,237	6,562	7,027	7,612	7,885	7,642	8,130	8,435	8,525
	S.O.	19.9	1.0	2.3	0.1	11.2	7.0	-0.5	-2.6	-8.3	-12.0	11.9	-0.8	5.2	7.1	8.3	3.6	-3.1	6.4	3.7	1.1
Indice des prix de l'industrie (2012 =100)	83.1	82.7	82.5	84.7	82.7	83.8	87.5	92.7	93.7	99.1	102.0	100.7	103.8	100.0	105.5	111.2	115.9	117.3	118.6	121.9	126.3
	S.O.	-0.5	-0.2	2.6	-2.3	1.3	4.4	5.9	1.1	5.8	2.9	-1.2	3.0	-3.4	5.3	5.3	4.3	1.2	1.1	2.7	3.6
Emplois (en milliers)	49.6	44.3	46.0	44.1	44.7	42.1	37.0	40.1	38.1	38.1	35.9	38.3	36.2	39.7	35.0	36.5	33.8	33.9	31.7	34.9	42.2
	S.O.	-10.6	3.9	-4.2	1.3	-5.7	-12.2	8.4	-4.8	0.0	-5.8	6.6	-5.5	9.9	-11.8	4.1	-7.4	0.4	-6.4	10.0	21.0
Investissements (en millions de dollars)	3,006	2,874	3,066	2,738	2,894	2,789	3,064	3,144	3,084	3,101	3,159	3,461	3,769	4,203	4,615	4,966	5,722	5,418	4,606	4,244	4,687
	S.O.	-4.4	6.7	-10.7	5.7	-3.6	9.9	2.6	-1.9	0.6	1.9	9.6	8.9	11.5	9.8	7.6	15.2	-5.3	-15.0	-7.8	10.4
Recettes (en millions de dollars)	7,448	7,868	7,866	7,954	8,005	8,653	9,569	10,144	10,233	10,702	9,062	10,200	11,070	11,881	12,691	13,931	14,038	13,472	14,492	15,451	16,175
	S.O.	5.6	0.0	1.1	0.6	8.1	10.6	6.0	0.9	4.6	-15.3	12.6	8.5	7.3	6.8	9.8	0.8	-4.0	7.6	6.6	4.7
Coûts (en millions de dollars)	6,914	7,127	7,302	7,295	7,389	7,531	8,148	8,348	8,471	9,001	7,616	7,997	9,226	9,564	10,179	10,753	10,539	9,752	10,135	10,662	11,198
	S.O.	3.1	2.5	-0.1	1.3	1.9	8.2	2.4	1.5	6.3	-15.4	5.0	15.4	3.7	6.4	5.6	-2.0	-7.5	3.9	5.2	5.0
Profits avant impôts (en millions de dollars)	534	741	564	659	616	1,122	1,421	1,796	1,762	1,701	1,446	2,203	1,844	2,316	2,512	3,178	3,500	3,720	4,357	4,789	4,977
	S.O.	38.7	-23.9	16.9	-6.6	82.3	26.6	26.4	-1.9	-3.5	-15.0	52.3	-16.3	25.6	8.4	26.5	10.1	6.3	17.1	9.9	3.9
Marge de profit (en pourcentage)	7.1	9.4	7.2	8.3	7.7	12.9	14.9	17.7	17.2	15.9	16.0	21.6	16.6	19.5	19.8	22.8	24.9	27.6	30.1	31.0	30.7

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Produit intérieur brut réel (en millions de dollars de 2012)	7,858	8,265	8,721	8,877	8,999	9,159	9,299	9,401	9,519	9,650	9,781	9,910	10,050	10,193	10,341	10,495	10,651	10,811	10,970	11,131	11,297
	-7.8	5.2	5.5	1.8	1.4	1.8	1.5	1.1	1.3	1.4	1.4	1.3	1.4	1.4	1.4	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5
Indice des prix de l'industrie (2012 =100)	113.4	117.8	128.7	132.4	135.2	137.9	140.6	143.5	146.4	149.3	152.3	155.4	158.6	161.7	164.9	168.2	171.6	175.0	178.5	182.0	185.6
	-10.2	3.9	9.2	2.9	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0
Emplois (en milliers)	39.5	35.9	35.1	35.2	35.3	35.5	35.6	35.7	35.8	35.9	36.0	36.1	36.2	36.3	36.4	36.6	36.7	36.8	36.9	37.1	37.2
	-6.6	-8.9	-2.4	0.4	0.3	0.4	0.4	0.2	0.2	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3
Investissements (en millions de dollars)	4,617	4,505	4,773	5,124	5,544	5,947	6,281	6,574	6,846	7,113	7,381	7,655	7,937	8,230	8,534	8,850	9,178	9,518	9,872	10,238	10,618
	-1.5	-2.4	6.0	7.3	8.2	7.3	5.6	4.7	4.1	3.9	3.8	3.7	3.7	3.7	3.7	3.7	3.7	3.7	3.7	3.7	3.7
Recettes (en millions de dollars)	13,404	14,641	16,854	17,659	18,268	18,967	19,642	20,259	20,927	21,645	22,379	23,134	23,934	24,753	25,614	26,518	27,445	28,414	29,405	30,431	31,500
	-17.1	9.2	15.1	4.8	3.4	3.8	3.6	3.1	3.3	3.4	3.4	3.4	3.5	3.4	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5
Coûts (en millions de dollars)	9,594	10,697	12,532	13,366	14,011	14,659	15,273	15,816	16,381	16,974	17,578	18,191	18,836	19,492	20,178	20,897	21,633	22,401	23,184	23,995	24,835
	-14.3	11.5	17.1	6.7	4.8	4.6	4.2	3.6	3.6	3.6	3.6	3.5	3.5	3.5	3.5	3.6	3.5	3.6	3.5	3.5	3.5
Profits avant impôts (en millions de dollars)	3,809	3,943	4,322	4,293	4,257	4,308	4,370	4,443	4,546	4,671	4,801	4,943	5,098	5,261	5,435	5,621	5,812	6,013	6,221	6,436	6,665
	-23.5	3.5	9.6	-0.7	-0.8	1.2	1.4	1.7	2.3	2.7	2.8	3.0	3.1	3.2	3.3	3.4	3.4	3.4	3.5	3.5	3.5
Marge de profit (en pourcentage)	28.4	26.9	25.7	24.3	23.3	22.7	22.2	21.9	21.7	21.6	21.5	21.4	21.3	21.3	21.2	21.2	21.2	21.2	21.2	21.2	21.2

La variation en pourcentage n'est pas calculée sur les nombres négatifs.

Transport par eau – SCIAN 483

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Produit intérieur brut réel (en millions de dollars de 2012)	2,074	2,239	2,177	2,218	2,163	2,181	2,311	2,266	2,005	2,027	1,738	1,615	1,677	1,747	1,753	1,744	1,727	1,627	1,777	1,754	1,811
	S.O.	8.0	-2.8	1.9	-2.5	0.8	6.0	-2.0	-11.5	1.1	-14.3	-7.1	3.8	4.2	0.3	-0.5	-1.0	-5.8	9.2	-1.3	3.3
Indice des prix de l'industrie (2012 =100)	51.8	49.8	55.2	51.6	51.2	51.9	60.2	66.6	78.7	70.2	93.3	97.7	100.8	100.3	94.9	101.1	108.0	104.0	102.5	108.3	113.4
	S.O.	-3.8	10.8	-6.6	-0.6	1.3	15.9	10.7	18.3	-10.9	33.0	4.7	3.2	-0.4	-5.4	6.5	6.9	-3.7	-1.4	5.6	4.7
Emplois (en milliers)	13.7	12.6	13.5	11.4	11.7	11.0	11.2	12.4	11.1	10.2	7.3	11.2	11.0	9.9	13.1	13.7	12.3	12.7	12.1	13.7	13.2
	S.O.	-7.9	6.8	-15.0	2.1	-5.8	2.0	10.1	-10.4	-7.5	-28.3	53.2	-2.2	-10.2	32.9	4.3	-9.9	3.3	-5.3	13.2	-3.1
Investissements (en millions de dollars)	415	375	394	391	354	446	487	661	734	862	443	614	573	813	976	742	1,033	890	821	1,110	798
	S.O.	-9.6	5.0	-0.6	-9.6	26.0	9.2	35.8	11.1	17.4	-48.6	38.6	-6.6	41.9	20.0	-24.0	39.1	-13.8	-7.8	35.2	-28.1
Recettes (en millions de dollars)	2,329	2,552	2,662	2,882	3,131	3,235	3,568	3,910	4,250	4,440	4,197	4,559	4,738	4,899	5,061	5,423	5,435	4,888	5,264	5,487	5,935
	S.O.	9.6	4.3	8.3	8.6	3.3	10.3	9.6	8.7	4.5	-5.5	8.6	3.9	3.4	3.3	7.2	0.2	-10.1	7.7	4.2	8.2
Coûts (en millions de dollars)	2,270	2,485	2,602	2,811	3,062	3,128	3,346	3,634	3,955	4,251	3,825	4,128	4,336	4,500	4,718	5,009	5,005	4,471	4,775	4,962	5,371
	S.O.	9.5	4.7	8.0	8.9	2.2	6.9	8.6	8.8	7.5	-10.0	7.9	5.0	3.8	4.8	6.2	-0.1	-10.7	6.8	3.9	8.2
Profits avant impôts (en millions de dollars)	59	67	60	71	69	107	222	276	295	189	372	431	402	399	343	414	430	417	489	525	564
	S.O.	12.5	-10.7	19.4	-2.6	53.8	108.2	24.0	7.0	-35.8	96.2	15.9	-6.7	-0.7	-14.1	20.7	3.9	-3.0	17.2	7.4	7.4
Marge de profit (en pourcentage)	2.5	2.6	2.3	2.5	2.2	3.3	6.2	7.1	6.9	4.3	8.8	9.5	8.5	8.2	6.8	7.6	7.9	8.5	9.3	9.6	9.5

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Produit intérieur brut réel (en millions de dollars de 2012)	1,736	1,824	1,845	1,866	1,888	1,911	1,933	1,956	1,979	2,002	2,026	2,051	2,075	2,101	2,125	2,150	2,176	2,201	2,227	2,254	2,280
	-4.1	5.0	1.1	1.2	1.2	1.2	1.2	1.1	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.1	1.2	1.2	1.2
Indice des prix de l'industrie (2012 =100)	109.9	111.1	113.4	115.3	117.4	119.5	121.6	123.8	126.0	128.2	130.5	132.9	135.3	137.7	140.1	142.6	145.2	147.8	150.5	153.3	156.0
	-3.1	1.1	2.1	1.7	1.8	1.8	1.8	1.8	1.7	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.7	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8
Emplois (en milliers)	12.6	12.3	12.3	12.4	12.5	12.6	12.7	12.8	12.9	13.0	13.1	13.2	13.3	13.4	13.5	13.6	13.7	13.8	13.9	14.0	14.2
	-4.7	-2.6	0.5	0.8	0.8	0.8	0.8	0.7	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8
Investissements (en millions de dollars)	675	776	915	978	1,014	1,046	1,079	1,112	1,146	1,181	1,218	1,256	1,295	1,335	1,376	1,419	1,463	1,508	1,555	1,604	1,653
	-15.4	15.1	17.8	6.9	3.6	3.2	3.1	3.1	3.1	3.1	3.1	3.1	3.1	3.1	3.1	3.1	3.1	3.1	3.1	3.2	3.1
Recettes (en millions de dollars)	5,514	5,853	6,042	6,220	6,403	6,595	6,795	6,994	7,200	7,415	7,641	7,872	8,112	8,356	8,601	8,858	9,126	9,398	9,684	9,983	10,278
	-7.1	6.1	3.2	2.9	2.9	3.0	3.0	2.9	2.9	3.0	3.1	3.0	3.0	3.0	2.9	3.0	3.0	3.0	3.0	3.1	3.0
Coûts (en millions de dollars)	5,081	5,352	5,521	5,686	5,856	6,030	6,211	6,392	6,579	6,774	6,980	7,191	7,410	7,633	7,857	8,092	8,336	8,585	8,846	9,118	9,388
	-5.4	5.3	3.2	3.0	3.0	3.0	3.0	2.9	2.9	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	2.9	3.0	3.0	3.0	3.0	3.1	3.0
Profits avant impôts (en millions de dollars)	433	501	521	534	547	565	584	602	621	641	661	681	702	723	744	766	789	812	838	865	890
	-23.1	15.7	3.9	2.4	2.6	3.3	3.2	3.2	3.1	3.2	3.2	3.1	3.1	3.0	2.8	3.0	3.1	2.9	3.2	3.2	2.9
Marge de profit (en pourcentage)	7.8	8.6	8.6	8.6	8.5	8.6	8.6	8.6	8.6	8.6	8.6	8.7	8.7	8.7	8.6	8.6	8.6	8.6	8.7	8.7	8.7

La variation en pourcentage n'est pas calculée sur les nombres négatifs.

Transport par camion – SCIAN 484

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Produit intérieur brut réel (en millions de dollars de 2012)	12,100	12,974	13,857	14,095	13,968	14,477	15,731	16,165	16,602	16,245	15,748	16,926	17,878	18,397	18,840	19,999	20,030	20,708	22,193	22,746	22,845
	S.O.	7.2	6.8	1.7	-0.9	3.6	8.7	2.8	2.7	-2.1	-3.1	7.5	5.6	2.9	2.4	6.2	0.2	3.4	7.2	2.5	0.4
Indice des prix de l'industrie (2012 =100)	90.7	89.5	93.8	93.1	95.6	97.1	100.7	105.2	102.2	103.0	96.0	94.4	99.2	100.0	100.7	103.2	99.3	97.7	101.4	111.1	114.4
	S.O.	-1.3	4.7	-0.7	2.7	1.6	3.7	4.4	-2.8	0.8	-6.8	-1.7	5.1	0.8	0.7	2.5	-3.7	-1.7	3.8	9.6	2.9
Emplois (en milliers)	239.6	256.8	257.9	254.1	262.1	275.0	273.1	270.7	282.1	288.0	254.0	250.0	275.8	278.3	292.5	294.0	307.2	298.1	292.7	312.9	332.7
	S.O.	7.2	0.4	-1.5	3.2	4.9	-0.7	-0.9	4.2	2.1	-11.8	-1.6	10.3	0.9	5.1	0.5	4.5	-3.0	-1.8	6.9	6.3
Investissements (en millions de dollars)	2,630	2,332	2,249	2,205	2,351	2,594	2,652	3,362	3,195	2,958	3,259	3,197	3,505	3,470	4,184	4,532	4,334	4,467	3,862	5,038	5,237
	S.O.	-11.3	-3.6	-1.9	6.6	10.4	2.2	26.7	-4.9	-7.4	10.2	-1.9	9.6	-1.0	20.6	8.3	-4.4	3.1	-13.5	30.5	4.0
Recettes (en millions de dollars)	23,780	26,625	28,569	28,080	28,672	36,176	38,679	42,809	42,969	44,718	39,505	40,987	43,387	45,527	47,667	53,594	54,850	55,159	61,372	68,926	71,269
	S.O.	12.0	7.3	-1.7	2.1	26.2	6.9	10.7	0.4	4.1	-11.7	3.8	5.9	4.9	4.7	12.4	2.3	0.6	11.3	12.3	3.4
Coûts (en millions de dollars)	22,878	25,600	27,709	27,050	27,630	34,852	36,843	40,771	41,200	43,082	38,402	39,130	41,037	42,501	44,305	49,485	51,376	51,921	57,450	64,384	66,607
	S.O.	11.9	8.2	-2.4	2.1	26.1	5.7	10.7	1.1	4.6	-10.9	1.9	4.9	3.6	4.2	11.7	3.8	1.1	10.6	12.1	3.5
Profits avant impôts (en millions de dollars)	902	1,025	860	1,030	1,042	1,324	1,836	2,038	1,769	1,636	1,103	1,857	2,350	3,026	3,362	4,109	3,474	3,238	3,922	4,542	4,661
	S.O.	13.7	-16.1	19.8	1.1	27.1	38.7	11.0	-13.2	-7.5	-32.6	68.5	26.5	28.8	11.1	22.2	-15.4	-6.8	21.1	15.8	2.6
Marge de profit (en pourcentage)	3.7	3.9	3.0	3.7	3.6	3.7	4.8	4.8	4.1	3.7	2.8	4.5	5.4	6.6	7.1	7.7	6.3	5.9	6.4	6.6	6.5

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Produit intérieur brut réel (en millions de dollars de 2012)	20,505	22,126	23,046	23,307	23,524	23,859	24,147	24,345	24,583	24,847	25,115	25,379	25,669	25,965	26,273	26,591	26,911	27,241	27,567	27,896	28,236
	-10.2	7.9	4.2	1.1	0.9	1.4	1.2	0.8	1.0	1.1	1.1	1.1	1.1	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2
Indice des prix de l'industrie (2012 =100)	112.1	113.0	115.3	117.6	120.0	122.4	124.9	127.5	130.1	132.7	135.4	138.1	140.9	143.8	146.7	149.6	152.6	155.7	158.9	162.1	165.4
	-2.1	0.8	2.0	2.0	2.1	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0
Emplois (en milliers)	317.0	310.2	316.7	317.6	318.1	319.5	320.6	320.9	321.4	322.2	323.0	323.7	324.6	325.6	326.6	327.6	328.6	329.7	330.7	331.8	332.8
	-4.7	-2.1	2.1	0.3	0.2	0.4	0.3	0.1	0.2	0.2	0.2	0.2	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3
Investissements (en millions de dollars)	4,069	3,995	4,730	5,141	5,415	5,660	5,903	6,138	6,378	6,630	6,893	7,166	7,453	7,755	8,069	8,396	8,738	9,095	9,467	9,853	10,257
	-22.3	-1.8	18.4	8.7	5.3	4.5	4.3	4.0	3.9	4.0	4.0	4.0	4.0	4.1	4.1	4.0	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1
Recettes (en millions de dollars)	62,671	68,062	72,327	74,624	76,874	79,544	82,152	84,502	87,076	89,788	92,569	95,440	98,508	101,685	104,944	108,319	111,848	115,509	119,242	123,119	127,169
	-12.1	8.6	6.3	3.2	3.0	3.5	3.3	2.9	3.0	3.1	3.1	3.1	3.2	3.2	3.2	3.2	3.3	3.3	3.2	3.3	3.3
Coûts (en millions de dollars)	59,899	63,611	67,393	69,496	71,576	73,993	76,421	78,630	81,007	83,516	86,103	88,772	91,617	94,567	97,594	100,728	104,009	107,412	110,884	114,490	118,249
	-10.1	6.2	5.9	3.1	3.0	3.4	3.3	2.9	3.0	3.1	3.1	3.1	3.2	3.2	3.2	3.2	3.3	3.3	3.2	3.3	3.3
Profits avant impôts (en millions de dollars)	2,772	4,450	4,934	5,128	5,298	5,551	5,731	5,872	6,069	6,271	6,466	6,667	6,891	7,118	7,350	7,591	7,838	8,098	8,358	8,630	8,920
	-40.5	60.5	10.9	3.9	3.3	4.8	3.2	2.5	3.4	3.3	3.1	3.1	3.3	3.3	3.3	3.3	3.3	3.3	3.2	3.3	3.4
Marge de profit (en pourcentage)	4.3	6.5	6.8	6.9	6.9	7.0	7.0	6.9	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0

La variation en pourcentage n'est pas calculée sur les nombres négatifs.

Transport en commun et transport terrestre de voyageurs – SCIAN 485 et SCIAN 487

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Produit intérieur brut réel (en millions de dollars de 2012)	6,463	6,939	6,668	7,081	6,961	7,206	7,441	7,462	7,877	8,431	7,814	8,038	8,208	8,313	8,433	8,524	8,602	8,860	8,722	8,819	8,980
	S.O.	7.4	-3.9	6.2	-1.7	3.5	3.3	0.3	5.6	7.0	-7.3	2.9	2.1	1.3	1.4	1.1	0.9	3.0	-1.6	1.1	1.8
Indice des prix de l'industrie (2012 =100)	64.0	66.1	68.6	70.4	73.2	75.7	78.5	82.2	84.1	87.7	90.7	95.3	97.6	100.0	102.2	104.8	106.8	108.5	110.1	111.3	113.0
	S.O.	3.3	3.8	2.7	3.9	3.4	3.7	4.7	2.3	4.3	3.4	5.1	2.4	2.4	2.2	2.6	1.9	1.6	1.5	1.0	1.6
Emplois (en milliers)	122.8	127.7	132.5	122.3	132.9	145.3	131.1	133.5	145.6	142.9	158.0	158.0	160.2	162.2	164.0	172.3	161.6	176.5	195.0	204.6	203.9
	S.O.	4.0	3.7	-7.6	8.6	9.4	-9.8	1.8	9.1	-1.9	10.6	0.0	1.4	1.3	1.1	5.1	-6.2	9.2	10.5	5.0	-0.4
Investissements (en millions de dollars)	2,407	2,139	2,099	2,265	2,327	2,481	2,934	3,248	3,797	4,976	5,166	6,292	5,736	6,157	6,603	7,186	8,470	7,405	9,792	12,143	10,867
	S.O.	-11.1	-1.9	7.9	2.8	6.6	18.3	10.7	16.9	31.0	3.8	21.8	-8.8	7.3	7.2	8.8	17.9	-12.6	32.2	24.0	-10.5
Recettes (en millions de dollars)	4,891	5,245	5,447	5,861	6,055	6,693	6,939	7,418	7,961	8,722	8,650	9,403	9,685	9,996	10,308	10,693	11,014	11,201	11,045	11,208	11,515
	S.O.	7.2	3.9	7.6	3.3	10.5	3.7	6.9	7.3	9.6	-0.8	8.7	3.0	3.2	3.1	3.7	3.0	1.7	-1.4	1.5	2.7
Coûts (en millions de dollars)	4,612	4,977	5,275	5,661	5,852	6,317	6,476	6,835	7,247	7,821	8,156	8,621	8,904	9,073	9,353	9,665	9,993	10,113	9,877	9,986	10,269
	S.O.	7.9	6.0	7.3	3.4	8.0	2.5	5.5	6.0	7.9	4.3	5.7	3.3	1.9	3.1	3.3	3.4	1.2	-2.3	1.1	2.8
Profits avant impôts (en millions de dollars)	279	268	172	200	203	376	463	583	714	901	494	782	781	923	955	1,027	1,021	1,088	1,169	1,222	1,246
	S.O.	-4.0	-35.8	16.5	1.6	84.8	23.4	25.9	22.4	26.2	-45.2	58.4	-0.2	18.3	3.4	7.6	-0.6	6.6	7.4	4.6	2.0
Marge de profit (en pourcentage)	5.6	5.1	3.2	3.4	3.3	5.6	6.7	7.9	8.9	10.3	5.7	8.3	8.1	9.2	9.3	9.6	9.3	9.7	10.6	10.9	10.8

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Produit intérieur brut réel (en millions de dollars de 2012)	5,326	7,393	9,495	9,801	9,906	10,014	10,134	10,202	10,283	10,379	10,474	10,562	10,660	10,759	10,861	10,965	11,075	11,184	11,289	11,394	11,500
	-40.7	38.8	28.4	3.2	1.1	1.1	1.2	0.7	0.8	0.9	0.9	0.8	0.9	0.9	0.9	1.0	1.0	1.0	0.9	0.9	0.9
Indice des prix de l'industrie (2012 =100)	116.9	119.1	121.3	124.1	127.2	130.4	133.7	137.0	140.5	144.0	147.6	151.3	155.1	159.0	163.0	167.1	171.3	175.6	180.0	184.6	189.2
	3.5	1.8	1.9	2.3	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5
Emplois (en milliers)	170.5	184.8	198.4	200.6	201.8	202.9	204.0	204.9	205.9	207.1	208.2	209.3	210.5	211.7	212.9	214.1	215.4	216.7	217.9	219.2	220.4
	-16.4	8.4	7.3	1.1	0.6	0.5	0.6	0.5	0.5	0.6	0.6	0.5	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6
Investissements (en millions de dollars)	13,532	11,510	11,592	12,756	13,617	14,285	15,018	15,740	16,451	17,202	17,994	18,814	19,672	20,579	21,534	22,539	23,605	24,730	25,901	27,120	28,390
	24.5	-14.9	0.7	10.0	6.8	4.9	5.1	4.8	4.5	4.6	4.6	4.6	4.6	4.6	4.6	4.7	4.7	4.8	4.7	4.7	4.7
Recettes (en millions de dollars)	6,861	9,672	12,648	13,352	13,835	14,337	14,873	15,349	15,860	16,411	16,977	17,549	18,156	18,785	19,439	20,119	20,831	21,565	22,314	23,088	23,888
	-40.4	41.0	30.8	5.6	3.6	3.6	3.7	3.2	3.3	3.5	3.4	3.4	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5
Coûts (en millions de dollars)	6,338	8,873	11,465	12,070	12,489	12,934	13,415	13,848	14,306	14,799	15,309	15,826	16,373	16,940	17,529	18,141	18,783	19,445	20,121	20,819	21,540
	-38.3	40.0	29.2	5.3	3.5	3.6	3.7	3.2	3.3	3.4	3.4	3.4	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5
Profits avant impôts (en millions de dollars)	523	800	1,182	1,282	1,346	1,403	1,457	1,501	1,554	1,612	1,668	1,723	1,783	1,846	1,910	1,977	2,048	2,120	2,194	2,269	2,349
	-58.0	52.8	47.9	8.4	5.0	4.2	3.9	3.0	3.5	3.7	3.4	3.3	3.5	3.5	3.5	3.5	3.6	3.5	3.5	3.4	3.5
Marge de profit (en pourcentage)	6.9	8.1	9.3	9.6	9.7	9.8	9.8	9.8	9.8	9.8	9.8	9.8	9.8	9.8	9.8	9.8	9.8	9.8	9.8	9.8	9.8

La variation en pourcentage n'est pas calculée sur les nombres négatifs.

Transport par pipeline – SCIAN 486

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Produit intérieur brut réel (en millions de dollars de 2012)	8,537	8,697	9,629	9,797	10,029	9,544	9,722	10,106	9,580	8,355	8,211	7,557	7,940	7,938	7,774	8,375	9,019	9,102	9,921	10,160	10,268
	S.O.	1.9	10.7	1.8	2.4	-4.8	1.9	4.0	-5.2	-12.8	-1.7	-8.0	5.1	0.0	-2.1	7.7	7.7	0.9	9.0	2.4	1.1
Indice des prix de l'industrie (2012 =100)	52.0	53.5	55.9	55.9	57.8	60.1	60.9	59.8	62.8	73.2	75.2	87.3	91.8	100.0	104.6	98.4	94.7	93.2	91.6	91.1	93.8
	S.O.	3.0	4.5	0.0	3.3	4.0	1.2	-1.8	5.0	16.7	2.7	16.1	5.1	9.2	4.3	-5.9	-3.8	-1.5	-1.8	-0.5	2.9
Emplois (en milliers)	4.2	5.8	3.1	5.8	5.1	4.6	4.5	3.1	6.3	4.3	9.2	6.3	6.4	6.6	7.3	9.9	13.1	11.4	15.6	18.9	13.7
	S.O.	37.3	-46.0	84.3	-11.3	-11.1	-0.6	-31.1	102.4	-32.7	115.5	-31.8	1.7	3.1	11.3	34.8	33.1	-13.5	37.3	21.5	-27.8
Investissements (en millions de dollars)	3,945	2,318	1,234	1,491	1,058	1,229	1,184	2,301	2,481	5,736	4,950	2,728	3,189	5,558	9,199	9,845	9,747	8,778	8,958	9,284	10,651
	S.O.	-41.2	-46.8	20.9	-29.0	16.1	-3.6	94.3	7.8	131.2	-13.7	-44.9	16.9	74.3	65.5	7.0	-1.0	-9.9	2.0	3.6	14.7
Recettes (en millions de dollars)	5,629	6,032	6,695	6,805	6,877	6,824	6,887	7,137	7,318	7,576	7,753	8,266	9,386	10,144	10,903	11,157	11,844	11,985	12,829	13,075	13,604
	S.O.	7.2	11.0	1.6	1.1	-0.8	0.9	3.6	2.5	3.5	2.3	6.6	13.5	8.1	7.5	2.3	6.2	1.2	7.0	1.9	4.0
Coûts (en millions de dollars)	5,566	5,977	6,773	6,013	6,024	5,790	5,994	5,816	6,162	6,338	6,847	7,402	8,161	8,635	9,511	9,488	9,999	9,613	9,456	9,678	10,277
	S.O.	7.4	13.3	-11.2	0.2	-3.9	3.5	-3.0	5.9	2.9	8.0	8.1	10.2	5.8	10.2	-0.2	5.4	-3.9	-1.6	2.4	6.2
Profits avant impôts (en millions de dollars)	63	55	-78	792	853	1,034	893	1,321	1,156	1,238	906	864	1,225	1,510	1,392	1,670	1,845	2,372	3,373	3,396	3,327
	S.O.	-12.2	-240.2	S.O.	7.7	21.2	-13.7	47.9	-12.4	7.1	-26.9	-4.6	41.9	23.2	-7.8	20.0	10.5	28.5	42.2	0.7	-2.0
Marge de profit (en pourcentage)	1.1	1.0	-1.2	11.6	12.4	15.2	13.0	18.5	15.8	16.3	11.7	10.5	13.1	14.9	12.8	15.0	15.6	19.8	26.3	26.0	24.4

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Produit intérieur brut réel (en millions de dollars de 2012)	9,811	10,086	10,193	10,223	10,261	10,336	10,405	10,435	10,475	10,529	10,580	10,630	10,690	10,753	10,820	10,890	10,964	11,038	11,111	11,185	11,262
	-4.4	2.8	1.1	0.3	0.4	0.7	0.7	0.3	0.4	0.5	0.5	0.5	0.6	0.6	0.6	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7
Indice des prix de l'industrie (2012 =100)	97.4	99.4	101.4	103.4	105.3	107.1	109.0	110.8	112.6	114.4	116.3	118.1	120.0	122.0	124.0	126.0	128.0	130.0	132.1	134.3	136.4
	3.8	2.1	1.9	2.0	1.8	1.8	1.7	1.7	1.6	1.6	1.6	1.6	1.6	1.6	1.6	1.6	1.6	1.6	1.6	1.6	1.6
Emplois (en milliers)	11.6	12.5	12.8	12.8	12.8	12.9	12.9	13.0	13.0	13.1	13.1	13.2	13.2	13.3	13.3	13.4	13.4	13.5	13.6	13.6	13.7
	-15.1	7.8	1.8	0.3	0.3	0.4	0.4	0.3	0.3	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4
Investissements (en millions de dollars)	10,041	8,667	8,151	8,249	8,401	8,591	8,810	9,041	9,278	9,527	9,785	10,052	10,329	10,617	10,917	11,228	11,552	11,888	12,234	12,592	12,961
	-5.7	-13.7	-5.9	1.2	1.8	2.3	2.5	2.6	2.6	2.7	2.7	2.7	2.8	2.8	2.8	2.9	2.9	2.9	2.9	2.9	2.9
Recettes (en millions de dollars)	13,488	14,167	14,592	14,927	15,255	15,640	16,017	16,333	16,661	17,016	17,375	17,738	18,127	18,528	18,943	19,374	19,819	20,276	20,739	21,214	21,704
	-0.9	5.0	3.0	2.3	2.2	2.5	2.4	2.0	2.0	2.1	2.1	2.1	2.2	2.2	2.2	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3
Coûts (en millions de dollars)	10,481	11,504	12,046	12,411	12,716	13,058	13,376	13,617	13,875	14,168	14,467	14,766	15,095	15,432	15,781	16,144	16,518	16,901	17,285	17,682	18,090
	2.0	9.8	4.7	3.0	2.5	2.7	2.4	1.8	1.9	2.1	2.1	2.1	2.2	2.2	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3
Profits avant impôts (en millions de dollars)	3,007	2,662	2,546	2,516	2,539	2,582	2,640	2,716	2,786	2,848	2,909	2,972	3,032	3,096	3,162	3,230	3,301	3,375	3,453	3,532	3,613
	-9.6	-11.5	-4.4	-1.2	0.9	1.7	2.2	2.9	2.6	2.2	2.1	2.2	2.0	2.1	2.1	2.2	2.2	2.2	2.3	2.3	2.3
Marge de profit (en pourcentage)	22.3	18.8	17.5	16.9	16.6	16.5	16.5	16.6	16.7	16.7	16.7	16.8	16.7	16.7	16.7	16.7	16.7	16.6	16.7	16.6	16.6

La variation en pourcentage n'est pas calculée sur les nombres négatifs.

Activités de soutien – SCIAN 488

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Produit intérieur brut réel (en millions de dollars de 2012)	9,216	8,841	9,149	8,341	8,407	8,535	8,869	9,566	10,485	11,361	11,463	11,888	12,130	12,306	12,628	13,541	14,972	15,465	16,387	16,995	17,189
	S.O.	-4.1	3.5	-8.8	0.8	1.5	3.9	7.9	9.6	8.4	0.9	3.7	2.0	1.5	2.6	7.2	10.6	3.3	6.0	3.7	1.1
Indice des prix de l'industrie (2012 =100)	77.6	82.7	87.8	99.2	103.9	100.5	102.6	102.7	95.5	96.3	91.1	90.4	95.5	100.0	106.4	108.5	107.9	107.8	109.7	112.0	114.2
	S.O.	6.5	6.2	13.0	4.7	-3.3	2.1	0.1	-7.0	0.9	-5.4	-0.7	5.6	4.6	6.6	1.9	-0.6	0.0	1.7	2.1	1.9
Emplois (en milliers)	79.6	88.6	82.3	85.3	94.2	87.0	95.8	96.7	92.7	106.1	111.9	110.6	115.6	101.9	115.1	117.1	128.3	121.1	126.2	114.6	135.8
	S.O.	11.3	-7.1	3.7	10.4	-7.6	10.1	1.0	-4.1	14.4	5.5	-1.2	4.5	-11.8	13.0	1.7	9.6	-5.6	4.2	-9.2	18.5
Investissements (en millions de dollars)	1,684	1,937	2,406	2,421	2,189	2,113	2,234	2,680	2,622	2,532	2,895	2,009	2,660	2,702	4,351	4,311	4,980	4,219	4,201	6,698	11,223
	S.O.	15.0	24.2	0.6	-9.6	-3.5	5.7	19.9	-2.1	-3.4	14.3	-30.6	32.4	1.6	61.0	-0.9	15.5	-15.3	-0.4	59.4	67.6
Recettes (en millions de dollars)	9,260	10,086	11,009	12,090	12,877	14,026	15,040	16,108	17,487	19,271	18,583	20,377	21,861	23,729	25,596	28,323	31,267	32,636	35,180	37,267	38,417
	S.O.	8.9	9.2	9.8	6.5	8.9	7.2	7.1	8.6	10.2	-3.6	9.7	7.3	8.5	7.9	10.7	10.4	4.4	7.8	5.9	3.1
Coûts (en millions de dollars)	9,238	10,072	11,033	11,813	12,576	13,714	14,634	15,439	16,879	18,451	17,962	19,797	21,090	22,732	24,636	27,098	29,771	30,585	32,245	34,196	35,436
	S.O.	9.0	9.5	7.1	6.5	9.0	6.7	5.5	9.3	9.3	-2.6	10.2	6.5	7.8	8.4	10.0	9.9	2.7	5.4	6.1	3.6
Profits avant impôts (en millions de dollars)	22	14	-24	277	301	312	406	669	608	820	621	580	771	996	960	1,226	1,496	2,051	2,935	3,070	2,980
	S.O.	-36.0	-272.3	S.O.	8.7	3.7	30.3	64.6	-9.1	34.9	-24.4	-6.5	32.7	29.3	-3.6	27.7	22.0	37.1	43.1	4.6	-2.9
Marge de profit (en pourcentage)	0.2	0.2	-0.2	2.3	2.4	2.2	2.7	4.2	3.5	4.3	3.3	2.9	3.5	4.2	3.7	4.3	4.8	6.3	8.3	8.2	7.8

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Produit intérieur brut réel (en millions de dollars de 2012)	14,397	15,800	17,273	17,747	18,033	18,346	18,612	18,836	19,077	19,337	19,593	19,841	20,106	20,372	20,643	20,919	21,197	21,479	21,757	22,037	22,323
	-16.2	9.7	9.3	2.7	1.6	1.7	1.5	1.2	1.3	1.4	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
Indice des prix de l'industrie (2012 =100)	112.2	117.3	119.1	120.9	122.8	124.6	126.5	128.5	130.4	132.4	134.4	136.5	138.6	140.7	142.8	145.0	147.2	149.5	151.7	154.0	156.4
	-1.8	4.5	1.6	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5
Emplois (en milliers)	118.3	119.5	125.4	127.2	128.4	129.6	130.7	131.6	132.5	133.6	134.6	135.6	136.6	137.7	138.7	139.8	140.8	141.9	143.0	144.0	145.1
	-12.9	1.1	4.9	1.5	0.9	1.0	0.8	0.7	0.7	0.8	0.8	0.7	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8	0.7	0.7	0.7
Investissements (en millions de dollars)	12,344	3,052	4,024	5,075	5,329	5,585	5,862	6,079	6,237	6,404	6,583	6,749	6,894	7,050	7,201	7,348	7,494	7,634	7,774	7,901	8,023
	10.0	-75.3	31.8	26.1	5.0	4.8	4.9	3.7	2.6	2.7	2.8	2.5	2.2	2.3	2.1	2.0	2.0	1.9	1.8	1.6	1.5
Recettes (en millions de dollars)	31,646	36,266	40,269	42,004	43,331	44,752	46,092	47,358	48,695	50,112	51,552	53,001	54,527	56,093	57,706	59,369	61,075	62,834	64,618	66,447	68,336
	-17.6	14.6	11.0	4.3	3.2	3.3	3.0	2.7	2.8	2.9	2.9	2.8	2.9	2.9	2.9	2.9	2.9	2.9	2.8	2.8	2.8
Coûts (en millions de dollars)	29,871	34,048	37,712	39,357	40,649	42,011	43,304	44,525	45,801	47,145	48,512	49,887	51,330	52,810	54,334	55,904	57,513	59,172	60,856	62,582	64,362
	-15.7	14.0	10.8	4.4	3.3	3.3	3.1	2.8	2.9	2.9	2.9	2.8	2.9	2.9	2.9	2.9	2.9	2.9	2.8	2.8	2.8
Profits avant impôts (en millions de dollars)	1,774	2,218	2,557	2,647	2,682	2,741	2,789	2,833	2,894	2,967	3,040	3,114	3,196	3,282	3,372	3,466	3,562	3,662	3,762	3,865	3,974
	-40.5	25.0	15.3	3.5	1.3	2.2	1.7	1.6	2.2	2.5	2.5	2.4	2.7	2.7	2.7	2.8	2.8	2.8	2.7	2.7	2.8
Marge de profit (en pourcentage)	5.5	6.1	6.3	6.3	6.2	6.1	6.1	6.0	5.9	5.9	5.9	5.9	5.9	5.9	5.8	5.8	5.8	5.8	5.8	5.8	5.8

La variation en pourcentage n'est pas calculée sur les nombres négatifs.

Bibliographie

Air Canada. « Air Canada Implements Additional Capacity and Workforce Reductions ». 13 janvier 2021. https://aircanada.mediaroom.com/Air-Canada-Implements-Additional-Capacity-and-Workforce-Reductions.

———. « Air Canada Reports Third Quarter 2020 Results ». *News Release Archive*. Dernière consultation le 18 février 2021. https://aircanada.mediaroom.com/2020-11-09-Air-Canada-Reports-Third-Quarter-2020-Results.

Association des administrations portuaires canadiennes. « Industry Information: Canadian Port Industry ». Dernière consultation le 28 janvier 2021. http://www.acpa-ports.net/industry/industry.html.

Régie de l'énergie du Canada. « Canada's Pipeline Transportation System 2016 », 30 septembre 2020. https://www.cer-rec.gc.ca/en/data-analysis/energy-markets/transportation/2016/canadas-pipeline-transportation-system-2016-pipeline-capacity.html?=undefined&wbdisable=true.

———. « Production estimative de pétrole brut et d'équivalents au Canada », 9 février 2021. https://www.cer-rec.gc.ca/fr/donnees-analyse/produits-base-energetiques/petrole-brut-produits-petroliers/statistiques/production-estimative-petrole-brut-dequivalents-canada.html.

———. « Production de gaz naturel commercialisable au Canada », 9 février 2021. https://www.cer-rec.gc.ca/fr/donnees-analyse/produits-base-energetiques/gaz-naturel/statistiques/production-gaz-naturel-commercialisable-canada.html.

Conference Board du Canada. « The. Recovery Rests on Vaccine Rollout: Canada's Two-Year Outlook—January 2021. Ottawa : The Conference Board of Canada, 2021 ». Janvier 2021. https://www.conferenceboard.ca/e-library/abstract.aspx?did=10963

———. « Challenges Ahead: Canada's Post-Pandemic Fiscal Prospects. Ottawa : The Conference Board of Canada, 2021 ». 18 février 20201. https://www.conferenceboard.ca/e-library/abstract.aspx?did=10974

———. « Investment Recovery Won't Happen Overnight: Canada's Two-Year Business Investment Outlook ». Mars 2021. https://www.conferenceboard.ca/e-library/abstract.aspx?did=11010&utm_source=elibraryrss&utm_medium=rss&utm_campaign=elibrary

———. « Covid-19 Trends Reshaping Urbanization-Implications for Transportation ». Mars 2021

CBC. « Crude-by-Rail Exports Fall to 4-Year Low as Economic Slump Frees Pipeline Space. » *CBC*, 22 juillet 2020. https://www.cbc.ca/news/canada/calgary/crude-by-rail-exports-plummet-pipeline-1.5659116.

Deloitte. « COVID-19 - Aviation's Recovery Flight Plan: Stronger Ecosystem Collaboration Needed. » Dernière consultation le 26 novembre 2020. https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/ca/Documents/public-sector/ca-en-aviation%27s-recovery-flight-plan-aoda.pdf.

Global Railway Review. « A bright future for U.S. rail freight ». Numéro 4, 2020 https://www.globalrailwayreview.com/article/112775/bright-future-u-s-rail-freight/

Immigration.Ca, « Canada To Dramatically Increase Immigration to More Than 400,000 per Year - Canada Immigration and Visa Information ». https://www.immigration.ca/canada-to-dramatically-increase-immigration-to-more-than-400000-per-year

« International Energy Outlook 2019, » n.d., 85.

Journal of Commerce. « Canadian rails take different tracks to attract domestic intermodal. » https://www.joc.com/rail-intermodal/class-i-railroads/canadian-national-railway/canadian-rails-take-different-tracks-attract-domestic-intermodal_20200207.html

Marr, Eric. « Assessing Transportation Disadvantage in Rural Ontario, Canada : A Case Study of Huron County ». *Journal of Rural and Community Development*. Volume 10, 2015

OCDE. « COVID-19 and the Aviation Industry: Impact and Policy Responses ». Dernière consultation le 26 janvier 2021. https://read.oecd-ilibrary.org/view/?ref=137_137248-fyhl0sbu89&title=COVID-19-and-the-aviation-industry.

Staff, Trucking Info. « Canada's First Truck Platoon Hits the Road. » Dernière consultation le 19 février 2021. https://www.truckinginfo.com/319389/canadas-first-truck-platoon-hits-the-road.

Tasker, John Paul. « All Canadians Who Want a Shot Will Be Vaccinated by September 2021, Public Health Agency Says | CBC News. » *CBC*, 17 décembre 2020. https://www.cbc.ca/news/politics/canadian-vaccines-september-2021-1.5844314.

The Western Producer, « Rural Sask. hit with funding, bus transportation cuts ». 30 mars 2017, https://www.producer.com/news/rural-sask-hit-with-funding-bus-transportation-cuts/

« THRC-Labour-Market-Information-Report_English-Version.Pdf ». Dernière consultation le 22 février 2021. https://truckinghr.com/wp-content/uploads/2020/03/THRC-Labour-Market-Information-Report_English-version.pdf.

Trains.com, « CN announces new short-haul intermodal service in Nova Scotia ». https://trn.trains.com/news/news-wire/2020/05/22-cn-announces-new-short-haul-intermodal-service-in-nova-scotia

Transports Canada. « Les transports et l'économie ». Dernière consultation le 22 mars 2021. https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/politiques/transports-economie.

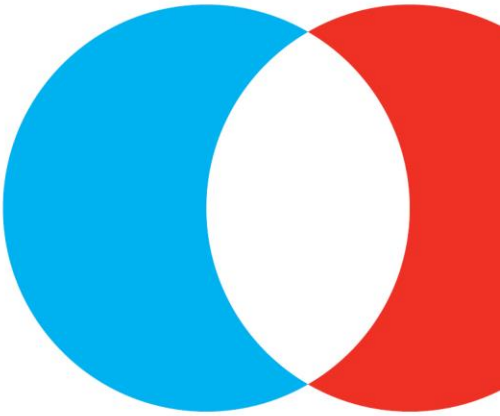
———. « Les transports au Canada 2019 ». Dernière consultation le 29 janvier 2021. https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/transparence/gestion-rapports-ministeriels/rapports-annuels-transports-canada/transports-canada-2019.

TruckingHR Canada. « The Road Ahead: Addressing Canada's Trucking and Logistics Industry Labour Shortages », Mars 2020. https://truckinghr.com/wp-content/uploads/2020/03/THRC-Labour-Market-Information-Report_English-version.pdf.

Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement. *Review of Maritime Transport 2020*. S.l. : Nations Unies, 2021.

Voss, Chris. « The Black Swan: What It Is and How to Find It ». Dernière consultation le 26 janvier 2021. https://blog.blackswanltd.com/the-edge/the-black-swan-what-it-is-and-how-to-find-it.

Where insights meet impact



The Conference
Board of Canada

conferenceboard.ca