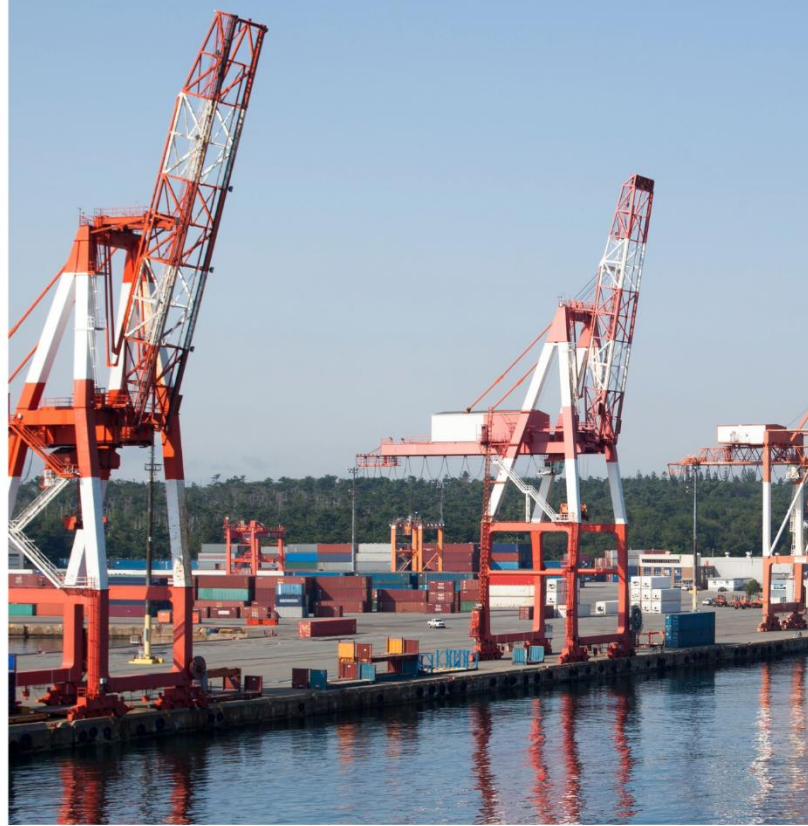




Les Transports au Canada

Rapport annuel 2025



Transport
Canada

Transports
Canada

Canada 

Les Transports au Canada rapport annuel 2025

© Sa Majesté le Roi du Canada, représenté par le ministre des Transports, 2026.

This publication is also available in English under the title Transportation in Canada, report 2025.

N° TP : TP 15388F

N° Transport Canada : Transport Canada-1006006

N° de catalogue : T1-21F-PDF

ISSN 1920-0854

Autorisation de reproduction

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

Pour demander l'autorisation de reproduire le matériel de cette publication à des fins commerciales, veuillez remplir le [demande d'affranchissement du droit d'auteur](#) sur le Web, ou contactez tccopyright-droitdauteur@tc.gc.ca.

Une [version électronique de la présente publication](#) est aussi accessible.

Table des matières

Introduction	4
Message du ministre	4
Portée et objectif du rapport.....	6
Note aux lecteurs sur les derniers développements de 2026	6
Résumé.....	7
Principaux facteurs et événements en 2025	9
La politique américaine redéfinit en partie les flux commerciaux et ceux des chaînes d’approvisionnement	9
Les perturbations nationales et mondiales pèsent sur les réseaux de transport	11
Les politiques se concentrent sur la diversification du commerce et la sécurité économique	12
Rendement des transports	12
Rendement et volumes du fret	13
Rendement du fret dans les corridors	17
Rendement et volumes de passagers	20
Rendement en matière de sécurité	23
Rendement environnemental.....	23
Défis structurels que doit affronter le secteur des transports	24
Défis structurels à l’échelle du secteur	25
Défis structurels dans les corridors	29
Défis de la diversification des échanges : une perspective commerciale	31
Perspectives et prévisions pour le transport de marchandises et de personnes	32
Perspectives et risques économiques.....	33
Perspectives du transport aérien	35
Annexe A – Initiatives importantes de Transports Canada	38
Examen du fardeau administratif.....	38
Créer un système de transport sûr et sécuritaire.....	38
Réduction des émissions et protection de l’environnement.....	43
Soutien au développement économique et de l’innovation au Canada	44
Amélioration des services aux passagers	45
Annexe B – Liens vers des ressources complémentaires	47

Introduction

Message du ministre

J'ai le plaisir de vous présenter *Les transports au Canada 2025*, qui propose un survol du fonctionnement du réseau de transport du Canada au cours d'une année marquée par l'incertitude et le changement.

Depuis près de 90 ans, Transports Canada soutient la circulation sûre, sécuritaire et efficace des personnes et des marchandises dans l'un des réseaux de transport les plus vastes et les plus complexes au monde. En 2025, ce mandat a été mis à l'épreuve par un environnement caractérisé par l'incertitude et le changement.

L'instabilité géopolitique persistante, l'évolution des relations commerciales et des perturbations nationales allant des incendies de forêt aux conflits sociaux ont créé des conditions instables pour les réseaux de transport. Ces pressions ont eu des effets tangibles sur la demande, l'acheminement et le rendement, mettant en évidence le lien étroit qui unit le système de transport canadien aux facteurs économiques et politiques mondiaux. La structure du commerce s'est modifiée, le Canada commerçant moins avec les États-Unis et plus avec les marchés d'outre-mer, comme l'Europe et l'Asie, ce qui a partiellement compensé la baisse. Ces changements ont déplacé les points où la pression est ressentie dans le système. Les habitudes de voyage des passagers ont également évolué, les Canadiens voyageant moins vers les États-Unis et davantage à l'intérieur du pays et vers d'autres destinations internationales.

Malgré ces changements, le système de transport canadien a fait preuve de résilience. Les volumes de fret sont restés stables, le rendement opérationnel s'est amélioré et les réseaux se sont adaptés aux nouveaux itinéraires et à la nouvelle demande. Des investissements ciblés, une meilleure coordination et le rétablissement à la suite des perturbations antérieures ont contribué à renforcer la fluidité et la fiabilité du système, même si des problèmes structurels demeurent.

Pour l'avenir, nous maintiendrons notre accent sur la résilience du système de transport. De nouveaux investissements dans le cadre de la stratégie de diversification du commerce annoncée dans la Mise à jour économique du printemps de 2026, comme le Fonds pour la diversification des corridors commerciaux et le Fonds d'infrastructure pour l'Arctique, soutiendront les infrastructures essentielles et le développement économique dans l'ensemble du pays. Le gouvernement du Canada continuera à investir et à collaborer avec ses partenaires pour faire en sorte que notre système de transport puisse s'adapter, soutenir la diversification du commerce et soutenir la force économique du Canada dans un monde qui évolue rapidement.

Cordialement,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Steve MacKinnon". The signature is fluid and cursive, with the first name "Steve" and the last name "MacKinnon" clearly distinguishable.

L'honorable Steven MacKinnon

Ministre des Transports et leader du gouvernement à la Chambre des communes

Portée et objectif du rapport

Le présent rapport présente la façon dont le réseau de transport national du Canada fonctionne, évolue et répond aux défis actuels et émergents. Il offre une vue d'ensemble des tendances et des résultats dans tous les modes de transport (aérien, maritime, routier et ferroviaire) en mettant l'accent sur la sécurité, la fluidité, l'accessibilité, la durabilité et le rendement économique.

Le rapport est publié en application du paragraphe 52(1) de la *Loi sur les transports au Canada*, laquelle exige que le ministre des Transports présente au Parlement un rapport « qui résume la situation des transports au Canada ».

Note aux lecteurs sur les derniers développements de 2026

Le présent rapport fournit une brève rétrospective de l'état du système de transport du Canada en 2025, ainsi qu'une section « Perspectives et prévisions » donnant un aperçu des conditions économiques anticipées, des opportunités et des risques ayant des effets sur le transport en 2026. Les renseignements rétrospectifs et prévisionnels sont basés sur les données disponibles, l'analyse économique et l'expertise en matière de transport au mois de mai 2026, moment auquel le rapport a été préparé.

Le système de transport du Canada fonctionne dans un environnement dynamique et connecté. Des facteurs, tels que l'instabilité du commerce mondial, les tensions géopolitiques, les changements de politique intérieure, les perturbations de la chaîne d'approvisionnement, les variations de la demande de produits de base, les phénomènes météorologiques extrêmes et les conditions économiques fluctuantes pourraient affecter le rendement futur et les perspectives du système de transport canadien.

Au cours des premiers mois de 2026, des conflits géopolitiques mondiaux sont survenus en Iran et au Moyen-Orient, créant une pression sur les services disponibles et les coûts de transport qui ont eu une incidence sur la demande et la capacité de transport au Canada. Ces conflits ou d'autres événements imprévus peuvent continuer à affecter le système de transport du Canada de manière significative.

Nous suggérons aux lecteurs de consulter l'**annexe B** du présent rapport pour connaître les sources d'information publiées par Transports Canada ou à rechercher d'autres pages Web du gouvernement du Canada qui font autorité.

Résumé

En 2025, le système de transport du Canada a fonctionné dans un environnement marqué par l'incertitude, les dynamiques changeantes du commerce mondial et les perturbations nationales et internationales en cours. Bien que l'économie mondiale soit demeurée résiliente, les tensions géopolitiques, les politiques commerciales en mutation et la volatilité de la chaîne d'approvisionnement ont continué à influencer les flux commerciaux et la demande liée au transport. L'économie canadienne a connu une croissance modeste, son rendement variant d'un secteur à l'autre en fonction de l'évolution des relations commerciales et des conditions du marché.

La baisse des exportations vers les États-Unis a été partiellement compensée par la croissance des marchés à l'étranger, favorisée par la demande de produits de base et de ressources du Canada. Ces changements ont modifié les flux de marchandises dans l'ensemble du système de transport, augmentant la dépendance à l'égard des portes d'entrée maritimes, ferroviaires et aériennes, et renforçant l'importance de la diversification du commerce.

Le transport de passagers et de marchandises a reflété ces tendances générales. En effet, les volumes de fret sont restés relativement stables dans l'ensemble, bien que l'activité ait changé dans l'ensemble des modes et des itinéraires. Les activités transfrontalières du transport routier et ferroviaire, elles, se sont affaiblies, alors que les expéditions outre-mer et le fret aérien ont augmenté. Les habitudes de voyage des passagers ont également évolué, les Canadiens traversant moins souvent la frontière et davantage à l'intérieur du pays et à l'étranger.

Malgré l'instabilité mondiale et l'incertitude, le système de transport a fait preuve de résilience. À mesure que les réseaux se remettaient des perturbations antérieures, le rendement s'est amélioré pour plusieurs indicateurs opérationnels. L'activité maritime est restée forte, soutenue par les exportations de produits de base et les expéditions de nouveaux produits énergétiques. Certes, les perturbations, comme les incendies de forêt, les conflits sociaux et les problèmes de transport maritime à l'échelle mondiale ont continué d'affecter les activités, mais le système s'est adapté en améliorant la coordination, l'utilisation des infrastructures et le rétablissement opérationnel.

Dans le même temps, des problèmes structurels persistants continuent de peser sur la capacité et la compétitivité du système. Au cours des 25 dernières années, la productivité totale des facteurs du secteur des transports du Canada a connu la plus faible croissance des pays du G7, et cette stagnation devrait se poursuivre au cours de la prochaine décennie. Cette situation est exacerbée par d'importantes lacunes en matière d'innovation : alors que les concurrents mondiaux sont passés à l'automatisation de leurs ports, le Canada n'a actuellement aucune réelle capacité automatisée, ce qui nuit à l'efficacité de ses portes d'entrée internationales. En outre, la complexité réglementaire, qui s'est considérablement accrue depuis 2006, continue d'allonger les délais des projets et d'augmenter les coûts de mise en conformité. Ces facteurs, ainsi que le vieillissement de la main-d'œuvre et les goulets d'étranglement dans les infrastructures des principaux

corridors, limitent la capacité du Canada à tirer pleinement parti des possibilités de diversification du commerce.

À l'avenir, l'incertitude devrait rester une caractéristique déterminante des perspectives économiques et du transport. Les tensions géopolitiques continues, l'incertitude des politiques commerciales et les perturbations climatiques devraient continuer à influencer l'activité du commerce et du transport. Les tendances à plus long terme soulignent l'importance croissante des marchés d'outre-mer et la nécessité de disposer de réseaux de transport efficaces et résilients.

Des investissements stratégiques et des initiatives politiques devraient soutenir cette transition en renforçant les capacités, la productivité, l'innovation et la résilience du système. Avec l'évolution de la demande mondiale de ressources canadiennes, le système de transport continuera à jouer un rôle essentiel dans le soutien du commerce, du développement économique et de l'accès aux marchés.

Principaux facteurs et événements en 2025

Au cours de l'année 2025, le secteur canadien des transports a été façonné par une combinaison de chocs externes et de réponses politiques nationales. Les changements dans le commerce mondial, les perturbations de la chaîne d'approvisionnement et l'évolution des priorités gouvernementales ont eu une incidence sur la circulation des personnes et des marchandises à l'échelle nationale et au-delà.

La politique américaine redéfinit en partie les flux commerciaux et ceux des chaînes d'approvisionnement

Le commerce canadien de marchandises en 2025 a reflété à la fois les pressions de la politique commerciale des États-Unis et les premiers effets des efforts de diversification. Alors que la valeur globale des échanges est restée stable, des changements importants ont eu lieu dans la composition des échanges, modifiant la demande de services de transport entre tous les modes et les corridors de transport régionaux¹.

Les exportations vers les États-Unis ont diminué d'environ 30 milliards de dollars (5 %) sur douze mois, pour s'établir à 566 milliards de dollars. Les baisses les plus importantes ont concerné les produits soumis à des droits de douane. Les exportations de fer et d'acier ont chuté de 28 %, celles d'aluminium de 14 % et celles de véhicules à moteur et de pièces détachées de 8 %. Ces baisses ont nui au secteur manufacturier du centre du Canada et ont entraîné une diminution des expéditions

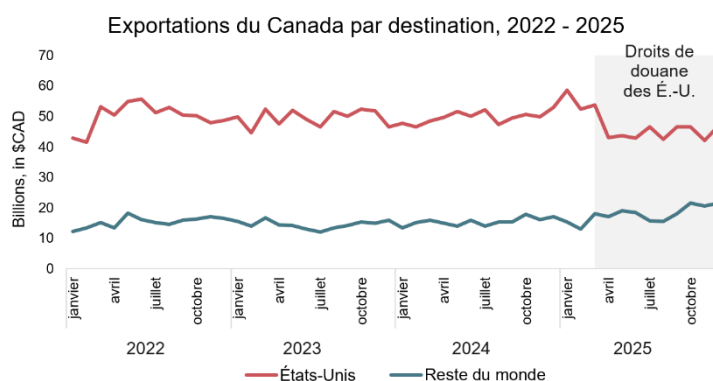
Faits marquants du commerce canadien en 2025

Le total des exportations est resté stable à 780 milliards de dollars, mais des changements sont intervenus au niveau des destinations

- Les exportations vers les É.U. ont baissé de 5 %, tandis que celles vers le reste du monde ont augmenté de 16 %
- Les produits manufacturés et les métaux de base ont reculé, tandis que les denrées alimentaires et les métaux précieux ont progressé
- Les exportations par voie aérienne et maritime ont toutes deux augmenté, tandis que celles par voie terrestre ont diminué

Les importations ont augmenté de 3 % pour atteindre 789 milliards de dollars

- Les importations en provenance des É.U. ont baissé de 4 %, tandis que celles en provenance du reste du monde ont augmenté de 10 %
- La plupart des produits de base ont baissé de 2 à 10 % en provenance des É.U. et ont augmenté de quelques pourcents en provenance de l'étranger
 - Aucun changement significatif dans les importations, mais la part des É.U. dans le total des importations est inférieure à 46 %



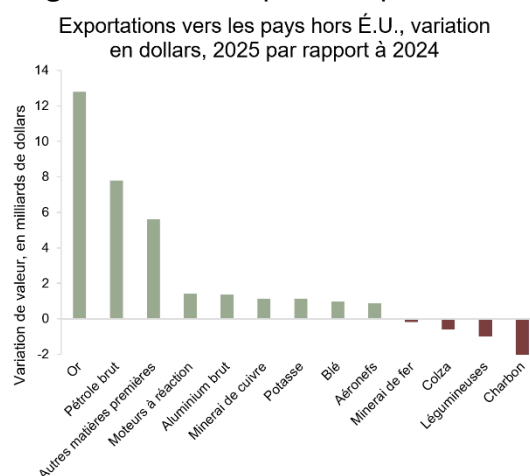
Source : Base de données sur le Commerce international canadien de marchandises (CICM)

¹ Statistique Canada, Base de données sur le commerce de marchandises, adaptée par Transports Canada

routières et ferroviaires de part et d'autre de la frontière. Ces baisses ont été partiellement compensées par la croissance des marchés hors des États-Unis. Les exportations canadiennes vers le reste du monde sont passées de 185 milliards de dollars en 2024 à 214 milliards de dollars en 2025, soit une hausse de 16 %; cela a entraîné une augmentation de la demande de transport de marchandises via les ports et les aéroports canadiens. Les exportations vers le Royaume-Uni (R.-U.) ont bondi de 62 % pour atteindre 47 milliards de dollars en raison de la hausse des prix de l'or à l'échelle mondiale. Les exportations vers l'Allemagne et les Pays-Bas ont augmenté d'environ 34 % chacune. Ces gains reflètent l'augmentation des flux de pétrole brut, de métaux, de machines et de soja sur les routes maritimes de l'Atlantique. La Chine est restée le deuxième marché d'exportation du Canada, avec des exportations s'élevant à 34 milliards de dollars, soit une hausse de 15 %. Les exportations vers le reste de l'Asie ont augmenté de 17 %².



Une production céréalière record et une demande étrangère croissante pour les produits agricoles canadiens ont contribué à soutenir les volumes d'exportation et l'activité de transport. Les exportations de machines et d'équipements ont connu une légère hausse (+4 %), tandis que celles des produits chimiques, des plastiques et des produits forestiers ont chacune reculé de 7 %; ce dernier recul s'explique par la faiblesse de la demande sur le marché immobilier américain, qui a entraîné une baisse du trafic ferroviaire et routier en Colombie-Britannique et en Ontario.



Au fur et à mesure que les risques commerciaux augmentaient, les entreprises modifiaient leurs plans d'expédition. Nombre d'entre elles ont mis l'accent sur l'expédition directe à l'étranger et sur les points d'accès canadiens, au lieu d'acheminer les marchandises via les États-Unis. Cela a renforcé l'importance des corridors commerciaux mondiaux et la résilience des chaînes d'approvisionnement.

² Ibid

Tendance des flux de passagers vers les destinations intérieures et outre-mer

En 2025, les voyages de passagers canadiens ont été marqués par l'évolution des relations avec les États-Unis. Les déplacements aériens et routiers transfrontaliers entre le Canada et les États-Unis ont diminué, les tensions ayant affecté tant les voyages d'affaires que les voyages d'agrément. Certains Canadiens ont préféré éviter les destinations américaines pour privilégier les destinations nationales, européennes et les destinations ensoleillées.

La croissance démographique, alimentée par la hausse des taux d'immigration ces dernières années, a continué de soutenir la demande en matière de voyages internationaux. Les liaisons entre le Canada et l'Asie du Sud, le Moyen-Orient et l'Afrique ont conservé leur importance. Toutefois, l'augmentation des coûts de voyage, notamment la hausse des tarifs aériens due aux prix des carburants et aux contraintes de capacité, a tempéré certains déplacements discrétionnaires.

Les perturbations nationales et mondiales pèsent sur les réseaux de transport

En 2025, le système de transport canadien a été confronté à plusieurs perturbations tant au niveau national qu'international. Au pays, divers événements liés à la main-d'œuvre et aux conditions météorologiques n'ont cessé de compromettre la fiabilité du réseau. Le Canada a connu une saison de feux de forêt intense, une chaleur et une sécheresse prolongées ayant provoqué de grands incendies dans tout l'Ouest du pays. Ces événements ont entraîné des interruptions temporaires des activités aéroportuaires et des services ferroviaires régionaux et restreignant la circulation des marchandises.

Les perturbations du travail ont également affecté le rendement des transports, en particulier dans le domaine de l'aviation. Si les perturbations importantes ont été moins nombreuses qu'en 2024, un bref arrêt de travail chez Air Canada a réduit la fiabilité du service et entraîné de nombreuses annulations de vols. Cela a également réduit la capacité de fret aérien en soute, ce qui a nécessité le réacheminement des expéditions urgentes. Cela a montré à quel point les chaînes d'approvisionnement peuvent être vulnérables aux actions des syndicats. En contrepartie, l'arbitrage obligatoire pour les accords couvrant les chemins de fer de classe I et les ports de la côte ouest a permis d'améliorer la stabilité de la main-d'œuvre dans d'autres parties critiques du réseau.

Sur le plan mondial, les tensions géopolitiques ont également affecté les chaînes de transport et d'approvisionnement du Canada. Les problèmes de sécurité dans le détroit d'Ormuz, la mer Rouge et le canal de Suez ont conduit certains transporteurs à faire contourner le cap de Bonne-Espérance à leurs navires, ce qui a allongé les délais de transit pour les marchandises en provenance d'Asie et rendu les horaires moins fiables. Ces retards ont eu des effets sur les activités portuaires et les correspondances ferroviaires, ajoutant de la complexité aux mouvements de fret intérieurs. Dans l'ensemble, ces

perturbations ont montré à quel point les conflits mondiaux pourraient exercer une pression accrue sur les transports et les chaînes d'approvisionnement en 2026.

Les politiques se concentrent sur la diversification du commerce et la sécurité économique

En 2025, le gouvernement du Canada a priorisé la diversification des échanges et la réduction des barrières commerciales internes comme priorités politiques clés, ce qui a des répercussions directes sur le système de transport. Des mesures comme le projet de loi C-5 et la création du Bureau des grands projets visent à accélérer la réalisation des grands projets d'infrastructure, d'énergie et de transport jugés d'intérêt national.

Le budget 2025 a encore conforté ces objectifs grâce à des investissements ciblés visant à renforcer les corridors commerciaux et à améliorer l'accès au marché. Le Fonds pour la diversification des corridors commerciaux a pour objectif de renforcer les capacités, de réduire les encombrements et de remédier aux goulots d'étranglement infrastructurels au niveau des principaux points d'accès et corridors. Le Fonds d'infrastructure pour l'Arctique est conçu pour soutenir les infrastructures de transport à double-usage afin d'améliorer la connectivité, la résilience et la souveraineté dans les régions du Nord et de l'Arctique.

Rendement des transports

La présente section examine le rendement du système de transport canadien en 2025 en ce qui concerne le transport des marchandises et des passagers, ainsi que les résultats en matière de sécurité et d'environnement. Ces résultats reflètent comment le système fonctionne dans un contexte d'incertitude accrue, marqué par la modification de la structure des échanges, l'évolution des préférences en matière de voyage et un redressement qui se poursuit après les récentes perturbations.

Dans l'ensemble, les réseaux ont fait preuve de résilience et d'adaptabilité lorsque les volumes de fret et de passagers se sont déplacés d'un mode de transport à l'autre et d'un corridor à l'autre. La baisse de l'activité transfrontalière avec les États-Unis a été partiellement compensée par de plus longs trajets et un recours accru aux correspondances intermodales, dont une augmentation de 11 % des expéditions de produits de base en vrac vers l'Asie (notamment le pétrole brut et le blé) à partir du port de Vancouver³, une augmentation de 25 % du volume ferroviaire vers le Mexique⁴ grâce aux expéditions accrues d'huile de canola et d'équipement automobile, et une augmentation de 8 % du fret aérien vers l'Europe, principalement de l'or et des aéronefs⁵. Ces

³ <https://www.portvancouver.com/media/documents/2023-2025-statistics-overview>

⁴ Base de données de Transports Canada sur le trafic ferroviaire

⁵ IATA CargoIS

changements ont influencé l'efficacité du système, le rendement opérationnel et les résultats régionaux, tandis que les améliorations de la fluidité du réseau ont contribué à soutenir la fiabilité.

Rendement et volumes du fret

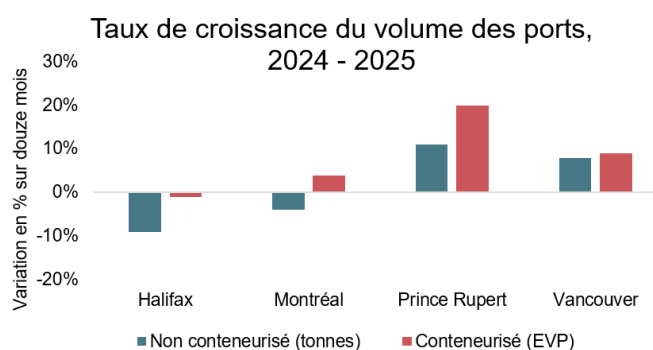
Cette section examine le rendement du transport de marchandises en 2025 sous deux angles reliés : les tendances modales et les résultats des corridors. L'analyse modale met en évidence l'évolution des volumes et du rendement opérationnel du fret maritime, ferroviaire, routier et aérien en fonction des variations de la structure des échanges et des décisions d'acheminement. L'analyse des corridors commerciaux évalue ensuite l'impact de ces changements modaux sur les volumes, le rendement du réseau et la fiabilité dans les principales régions commerciales du Canada. Cela reflète également les effets combinés de la demande, de la capacité des infrastructures, des conditions météorologiques et des liaisons entre les réseaux de transport.

Ensemble, ces perspectives fournissent une vue intégrée de la manière dont le système de transport de marchandises du Canada s'est adapté aux changements des tendances commerciales, aux mouvements sur des trajets plus longs et à l'incertitude persistante en 2025.

Rendement modal du fret

Fret maritime : la diversification et les exportations d'énergie soutiennent les volumes dans un contexte de flux commerciaux changeants

L'activité de fret maritime demeure résiliente devant l'incertitude de la politique commerciale et la variation des tendances commerciales. Le trafic conteneurisé a augmenté dans la plupart des grands ports, en particulier sur la côte ouest, tandis que les ports de l'Est ont connu des résultats plus inégaux⁶. Les volumes de cargaison non conteneurisés variaient d'une région à l'autre; les ports de l'Ouest bénéficiant des marchandises en vrac, comme les céréales, le charbon, les engrais et les produits énergétiques. L'une des principales évolutions de l'année 2025 a été le lancement des exportations de gaz naturel liquéfié (GNL) et l'augmentation des expéditions de pétrole brut, suite à l'augmentation de la

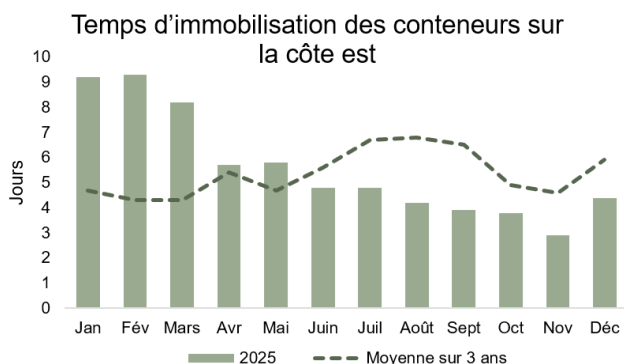


Sources : Administration portuaire de Vancouver-Fraser, Administration portuaire de Prince Rupert, Administration portuaire de Montréal, Administration portuaire d'Halifax

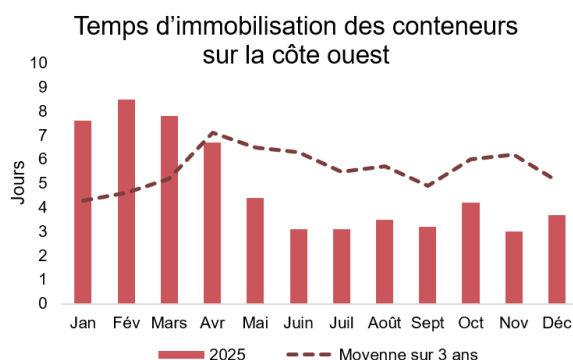
⁶ Sites Web publics des administrations portuaires canadiennes

capacité des gazoducs. Ces changements ont entraîné une forte croissance du trafic de pétroliers et ont renforcé l'accès du Canada aux marchés de l'Asie-Pacifique.

Le rendement opérationnel des ports s'est amélioré régulièrement tout au long de l'année. Suivant la congestion et les interruptions de travail de la fin de 2024, les temps d'immobilisation des conteneurs sont passés de périodes très longues au début de 2025 à environ trois à quatre jours à la fin de l'année, se rapprochant des normes d'avant la pandémie⁷. Bien que les perturbations du transport maritime mondial aient continué à affecter les horaires, l'amélioration des activités des ports et une meilleure coordination avec les chemins de fer intérieurs ont contribué à stabiliser les flux.



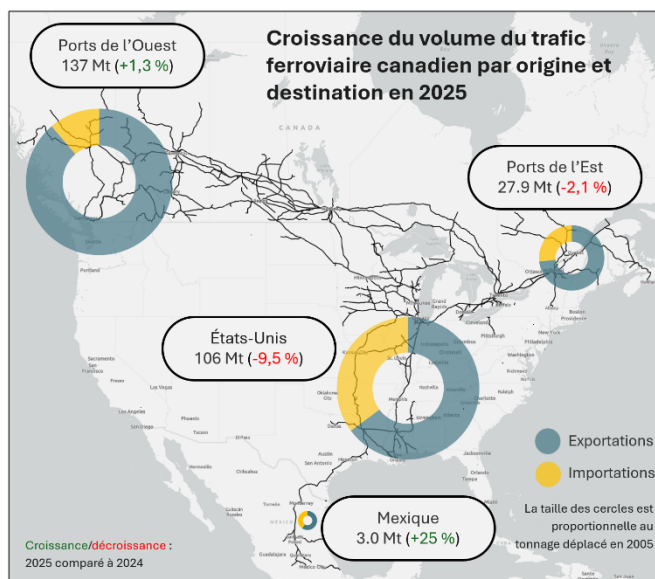
Source : Administrations portuaires canadiennes



Source : Administrations portuaires canadiennes

Fret ferroviaire : volumes stables avec des exportations en vrac importantes et des corridors commerciaux changeants

Les volumes de fret ferroviaire sont restés généralement stables, les faibles baisses de certaines marchandises en vrac ayant été compensées par la croissance du trafic intermodal de conteneurs. Les chemins de fer ont acheminé de plus en plus de marchandises via les points d'accès canadiens et vers les marchés étrangers, tandis que les expéditions vers les États-Unis ont diminué, en particulier dans les chaînes d'approvisionnement liées au secteur automobile⁸. Le trafic ferroviaire à destination et en provenance du



Source : Base de données sur le trafic ferroviaire de Transports Canada

Ports de l'Est : Halifax, Montréal, Saint John, Thunder Bay
Ports de l'Ouest : Vancouver, Prince Rupert

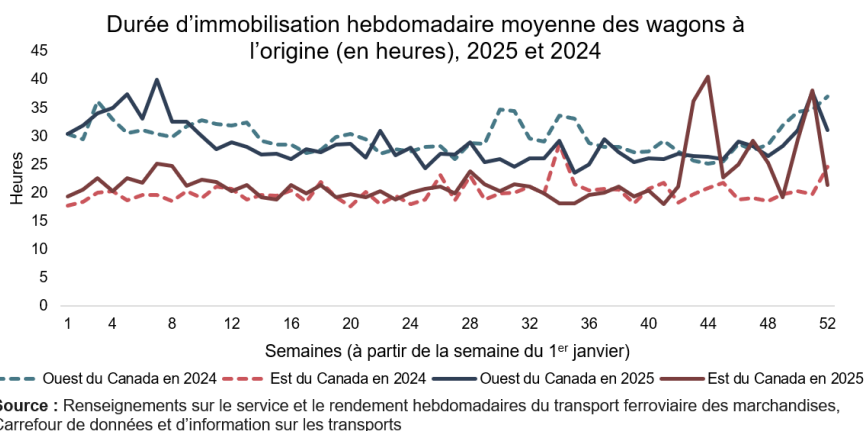
⁷ Rapports publics des administrations portuaires canadiennes

⁸ Base de données de Transports Canada sur le trafic ferroviaire

Mexique a continué de représenter une part modeste du trafic ferroviaire total, mais a tout de même augmenté d'environ 25 % en 2025⁹.

Les expéditions de céréales ont continué à stimuler la demande ferroviaire. La campagne agricole 2025-2026¹⁰ a débuté par la plus importante récolte de céréales de l'histoire du Canada, avec environ 107 millions de tonnes. Cela a entraîné une pression soutenue sur les couloirs d'exportation vers l'ouest à la fin de l'année 2025.

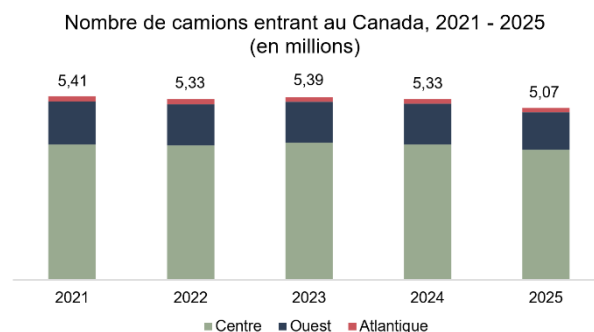
Malgré la réorganisation du trafic, le rendement ferroviaire s'est amélioré tout au long de l'année. La fluidité du réseau s'est améliorée grâce à la réduction des temps d'immobilisation au départ dans plusieurs régions, même si des



conditions hivernales rigoureuses ont perturbé sporadiquement les activités. Dans l'ensemble, le système ferroviaire a fait preuve d'une plus grande fiabilité en soutenant les mouvements d'exportation longue distance et la distribution à l'intérieur du pays.

Fret routier : les chaînes d'approvisionnement intégrées affaiblissent les volumes de camionnage transfrontaliers

Les volumes de camionnage transfrontaliers ont diminué en raison de la baisse des échanges de produits automobiles, de machines, de produits forestiers et de métaux. La forte intégration des chaînes d'approvisionnement nord-américaines a amplifié ces effets, car la baisse de la production automobile a réduit la nécessité de multiples expéditions transfrontalières de produits semi-finis.

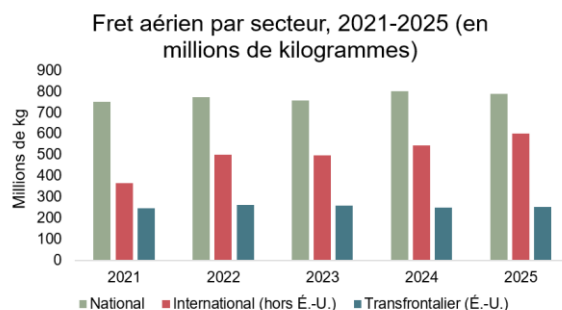


⁹ Base de données de Transports Canada sur le trafic ferroviaire

¹⁰ Les campagnes agricoles s'étendent du 1^{er} août au 31 juillet

Fret aérien : les volumes de fret rebondissent alors que les échanges se diversifient au-delà des marchés transfrontaliers

En 2025, le fret aérien a continué à se redresser et à se diversifier. Le volume total du fret aérien a dépassé les niveaux d'avant la pandémie, une hausse presque entièrement tirée par les marchés étrangers plutôt que par les échanges transfrontaliers avec les États-Unis. Le volume hors États-Unis a atteint 520 000 tonnes (+16 %), la croissance étant portée par les principaux marchés du fret aérien, notamment le R.-U. (+81 %), Hong Kong (+26 %), la Chine (+18 %) et l'Allemagne (+12 %) par rapport à 2024. Les expéditions de grande valeur, en particulier les métaux précieux, ont soutenu les flux internationaux long-courriers, tandis que les volumes du fret aérien transfrontalier diminuaient légèrement. Le volume total de fret aérien avec l'Europe, en particulier, est passé de près de 190 000 tonnes en 2024 à un peu plus de 205 000 tonnes en 2025¹¹.



Source : CESTA

Recettes du fret aérien embarqué et débarqué

Faits marquants du commerce aérien en 2025

L'avion est utilisé pour expédier des marchandises légères ou de grande valeur

- Le R.-U. (22 %) et les É.-U. (21 %) sont les principaux marchés du fret aérien
- La Chine (6 %) et l'Allemagne (5 %) sont d'autres partenaires importants
- Les métaux précieux représentent un tiers (71 milliards de dollars) du commerce aérien en valeur

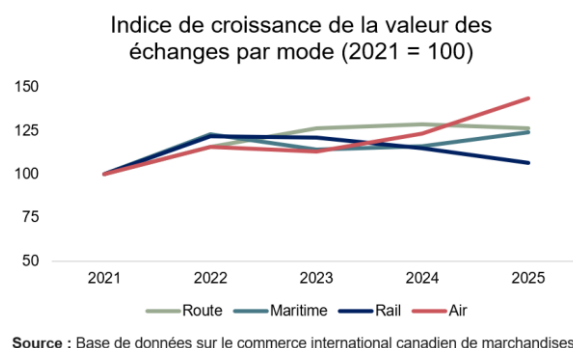
Pour ce qui est de la valeur, les échanges de fret aérien du Canada ont atteint environ 210 milliards de dollars en 2025, soit une augmentation de 16 % sur douze mois. Les échanges sont restés concentrés parmi un petit groupe de partenaires centraux, au premier rang desquels se trouvent les États-Unis, le Royaume-Uni, la Chine et l'Allemagne. La croissance est principalement le résultat d'une augmentation importante des expéditions d'or vers le R.-U., qui ont représenté plus de la moitié de l'augmentation de la valeur des échanges¹². Outre l'or, les exportations d'aéronefs et de leurs pièces détachées ont augmenté de 19 % en 2024 pour atteindre près de 11 milliards de dollars, avec des marchés couvrant diverses grandes économies, comme la France (+12 %), l'Allemagne (+28 %), Singapour (+29 %) et l'Australie (+69 %).

¹¹ IATA CargoIS

¹² Statistique Canada, Base de données sur le commerce de marchandises, adaptée par Transports Canada

Le transport aérien a enregistré la plus forte croissance de la valeur des échanges de tous les modes de transport en 2025, ce qui coïncide principalement avec la hausse du prix des biens généralement expédiés par avion, notamment l'or, l'électronique et les fruits de mer.

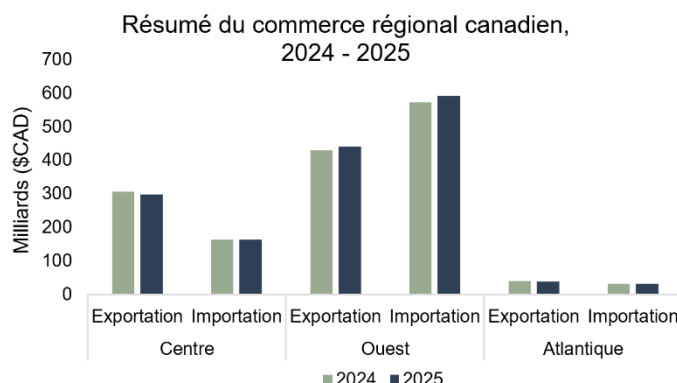
De manière plus générale, l'évolution des prix des produits de base et de la demande mondiale a affecté la croissance nationale et le rendement régional. Ces effets n'ont pas été uniformes dans l'ensemble du pays, compte tenu des spécialisations provinciales en matière de ressources ou de produits, des dépendances modales et des flux d'échanges établis, ce qui a donné lieu à des impacts variés sur le plan régional.



Rendement du fret dans les corridors

L'Ouest du Canada : la croissance outre-mer et l'amélioration fonctionnelle du corridor de vrac

L'Ouest du Canada a connu une petite baisse de la valeur globale des échanges en 2025, mais cela masquait un changement important dans l'activité du corridor. Les volumes d'exportation vers les É.-U. ont fortement diminué, tandis que les expéditions outre-mer se sont développées, augmentant la demande sur les corridors intérieurs d'ouest en est alimentant les terminaux d'exportation.



L'énergie et les produits en vrac, en particulier les céréales, ont continué de dominer les volumes de fret et de stimuler la demande sur les réseaux ferroviaires et maritimes.

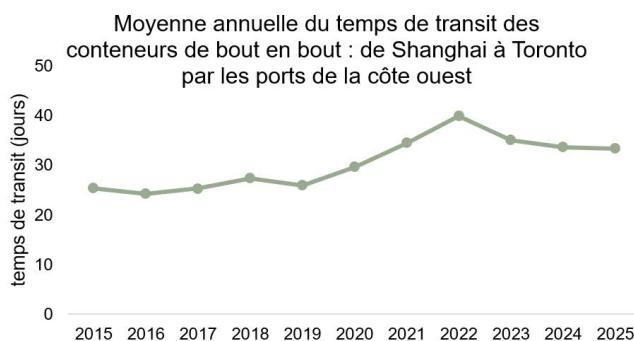
L'amélioration du rendement ferroviaire dans le corridor occidental s'est poursuivie grâce à d'importants volumes de marchandises en vrac (+2 % sur douze mois¹³), d'une meilleure coordination du réseau et de conditions d'exploitation relativement favorables pendant la majeure partie de l'année (moins de perturbations du réseau). Renforcement des indicateurs de rendement clés. La durée moyenne d'immobilisation des wagons à l'origine a diminué d'environ 4 % sur douze mois, ce qui reflète une amélioration de la vitesse et plus de constance dans les départs. Les conditions hivernales ont posé des problèmes au

¹³ Base de données de Transports Canada sur le trafic ferroviaire

début de l'année 2025, mais le temps clément pendant la majeure partie de l'année a favorisé des activités ferroviaires plus prévisibles.

Dans les ports de la côte ouest, les exportations en vrac, le trafic de pétroliers et les volumes de conteneurs ont tous augmenté, renforçant la forte connexion avec les marchés mondiaux. Le port de Vancouver a traité un volume record de 170,4 millions de tonnes métriques (MTM) de marchandises en 2025, soit une augmentation de 8 % par rapport à 2024.

Les volumes de fret élevés à Vancouver ont été stimulés par la croissance des marchandises conteneurisées (+6 %) et en vrac (+11 %), soutenue par des



Source : Transports Canada, chemins de fer de classe I, administrations portuaires canadiennes

exportations record de céréales (30,3 MTM) et de pétrole brut (24,4 MTM). Le port de Prince Rupert a également connu une forte croissance en 2025, le volume total de marchandises ayant augmenté de 14 % pour atteindre 26,3 MTM et le trafic intermodal de conteneurs ayant augmenté de 20 % pour atteindre 885 797 EVP¹⁴. Le rendement portuaire s'est amélioré avec régularité, la diminution des temps d'immobilisation favorisant le renforcement des liaisons ferroviaires avec l'intérieur des terres.

Les temps de transit de bout-à-bout de l'Asie vers le centre du Canada via le corridor occidental se sont légèrement améliorés. Toutefois, ils sont restés supérieurs aux moyennes historiques en raison de l'allongement des trajets maritimes et de la variabilité du trafic maritime mondial.

Centre du Canada : volumes stables et croissance multimodale à valeur élevée

En 2025, le centre du Canada est resté la principale plaque tournante du transport intérieur de marchandises du pays. La région a géré d'importants volumes d'importations conteneurisées acheminées par chemin de fer depuis les ports de l'Ouest et a soutenu de vastes réseaux de distribution nationaux. Dans l'ensemble, les volumes de fret ont bien résisté malgré l'incertitude des échanges qui affecte les secteurs à forte intensité manufacturière.

Le changement le plus important a été une forte augmentation des exportations de grande valeur, en particulier une hausse de 38 % de la valeur de l'or, qui a entraîné une forte croissance de l'activité de fret aérien dans les principales plaques tournantes¹⁵. Cette

¹⁴ Sites Web de l'autorité portuaire de Vancouver Fraser et de l'autorité portuaire de Prince Rupert

¹⁵ Statistique Canada, Base de données sur le commerce de marchandises, adaptée par Transports Canada

hausse a souligné l'importance de la connectivité multimodale entre les aéroports, les corridors ferroviaires et les installations logistiques. Les flux ferroviaires vers le centre du Canada (en grande partie des biens de consommation importés de l'Asie comme des vêtements, des meubles, des outils et des jouets) sont restés généralement stables, bien que les conditions hivernales de la fin de l'année aient contribué à augmenter les temps d'immobilisation en certains endroits.

Le fret lié à l'automobile a diminué de 7,8 % en raison de la réduction de la production de véhicules et d'une demande transfrontalière plus faible, tandis que les expéditions de machines et d'aérospatiale ont affiché un rendement plus stable. En 2025, le fer et l'acier ainsi que l'aluminium ont été particulièrement affectés par la politique commerciale américaine, et les exportations de ces produits ont chuté respectivement de 28 % et de 5 %.

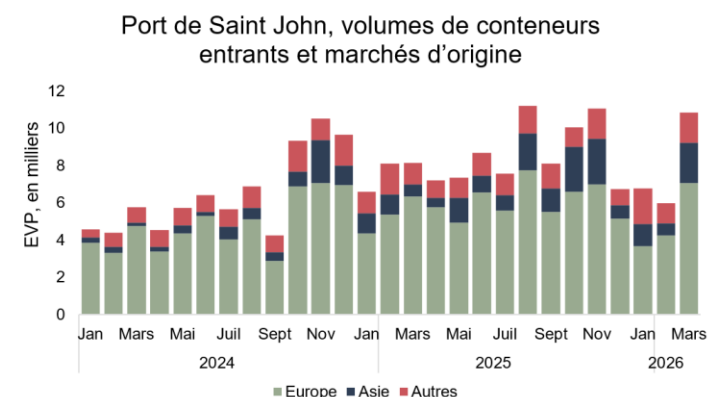
Dans l'ensemble, la baisse de la valeur du commerce transfrontalier des produits manufacturés et des métaux produits en Ontario et au Québec aux chaînes d'approvisionnement nord-américaines fortement intégrées ont détourné ces marchandises du transport routier (-1 %) et du transport ferroviaire (-10 %), tandis que le transport aérien (+23 %) et le transport maritime (+4 %) ont progressé grâce à l'augmentation du commerce avec les marchés outre-mer.

Canada atlantique : des volumes d'énergie plus faibles et des résultats inégaux dans les corridors

Le Canada atlantique a connu les conditions de fret les plus difficiles en 2025. La baisse des exportations d'énergie a entraîné une diminution des volumes et un affaiblissement du rendement des réseaux maritimes, ferroviaires et routiers, en particulier au Nouveau-Brunswick, où le commerce de l'énergie représente une part importante de l'activité de fret. En conséquence, les volumes globaux de fret du corridor ont diminué.

Malgré ces défis, certains secteurs sont restés résistants. Les

exportations de fruits de mer et de produits agroalimentaires ont soutenu des volumes sortants stables, tandis que les exportations de minéraux, notamment le nickel de Terre-Neuve-et-Labrador, ont renforcé la région. Le volume global du fret maritime a diminué, mais les résultats se sont améliorés au port de Saint John, où les récents investissements



Source : Transports Canada, Agence des services frontaliers du Canada

dans les terminaux ont favorisé une forte croissance du trafic conteneurisé et amélioré l'efficacité de la manutention des marchandises, renforçant ainsi le rôle du port dans les réseaux de fret régionaux et nationaux¹⁶.

Rendement et volumes de passagers

Le transport global de passagers a continué à se normaliser après la pandémie, mais des changements importants sont intervenus dans les déplacements des Canadiens et dans l'utilisation des réseaux de transport. La baisse de la demande de voyages vers les États-Unis et la croissance record des voyages à l'étranger ont eu une incidence sur les choix d'itinéraires, les modèles de service et le rendement dans tous les modes de transport.

Dans leur ensemble, ces analyses modales montrent comment les systèmes de transport de passagers se sont adaptés à l'évolution des schémas de demande. Les préférences en matière de déplacement, les contraintes de capacité et la résilience opérationnelle ont toutes eu une incidence sur les résultats.

Transport aérien de passagers : variation des tendances et amélioration du rendement

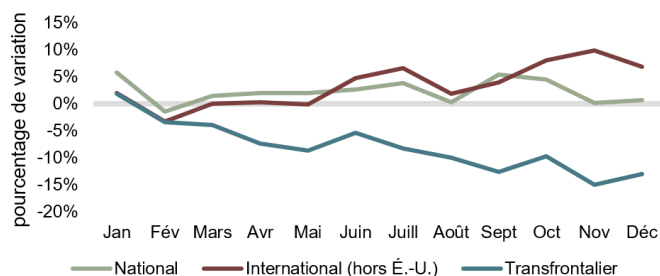
L'activité de transport aérien de passagers au Canada est restée stable en 2025 par rapport à 2024. Cependant, les habitudes de voyage ont sensiblement changé, de nombreux Canadiens ayant remplacé leurs séjours aux États-Unis par des voyages au Canada et à l'étranger. Le trafic de passagers entre le Canada et les États-Unis a baissé de 6,4 %, ce qui représente environ 930 000 passagers de moins, en raison de l'aggravation des tensions commerciales et géopolitiques. Malgré cette baisse, les É.-U. restent le plus grand marché aérien international du Canada¹⁷.

Faits marquants du transport aérien de passagers en 2025

Le transport aérien canadien est resté stable en 2025, mais des variations sectorielles ont eu lieu

- Les voyages intérieurs ont augmenté de 4,6 %
- Les voyages vers les États-Unis ont diminué de 6,4 %
- Les voyages outre-mer ont augmenté de 5,6 %

Évolution du trafic dans les aéroports canadiens, 2025 comparé à 2024



Source : ACSTA

¹⁶ <https://fr.sjport.com/nouvelles-accueil/psj-2025-traffic-de-conteneurs>

¹⁷ IATA AirportIS

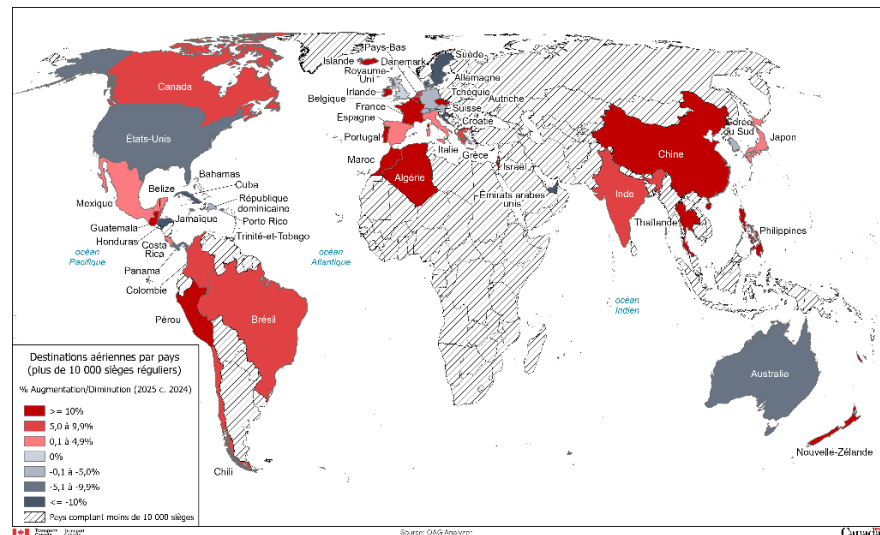
Le transport aérien intérieur a augmenté en 2025, avec une augmentation du nombre de passagers de 4,6 %, soit près de 1,5 million de passagers supplémentaires. La croissance est survenue dans les principales plaques tournantes; notamment Vancouver, Calgary, Toronto, Edmonton et Ottawa représentant près de 84 % de l'augmentation nationale. Les voyages vers des destinations internationales ont également progressé, avec une hausse de 5,6 % (soit environ 1,1 million de passagers), les augmentations les plus importantes ayant été enregistrées sur les liaisons vers l'Asie et l'Europe, notamment vers la Chine, Hong Kong, la France et la Corée du Sud¹⁸.

Le rendement opérationnel du secteur aérien s'est amélioré en 2025, poursuivant la reprise observée depuis la fin de la pandémie de COVID-19. Les retards et les annulations de vols ont diminué par rapport aux années précédentes, et l'expérience des passagers s'est améliorée grâce à la réduction des temps d'attente aux contrôles de sécurité dans les principaux aéroports. Le secteur aérien a également fait preuve de résilience face aux perturbations, notamment les conditions météorologiques défavorables et les actions syndicales ponctuelles. Les compagnies aériennes ont généralement repris leurs activités normales en l'espace de quelques jours.

Bien que la pénurie persistante de contrôleurs aériens ait contribué à des retards ponctuels dans les principaux aéroports, la plupart des difficultés opérationnelles rencontrées au cours de l'année ont résulté d'événements ponctuels, comme des conditions météorologiques défavorables, plutôt que de problèmes touchant l'ensemble du système. Cela a mis en évidence la capacité croissante du secteur à s'adapter aux perturbations.

Transport ferroviaire de passagers : forte fréquentation dans un contexte de pressions sur la ponctualité

La demande de transport ferroviaire de passagers a continué à se redresser en 2025, le nombre d'utilisateurs et la fréquence des services de VIA Rail se rapprochant, à la fin de 2024,



¹⁸ IATA AirportIS

des niveaux d'avant la pandémie. Le nombre de passagers a atteint environ 4,4 millions, un chiffre pratiquement inchangé par rapport à l'année précédente; la stabilité des horaires dans le corridor Québec-Windsor a contribué à ce résultat. Le nombre de passagers-milles a augmenté de 2 % sur douze mois grâce à une augmentation de 19 % du nombre de passagers sur le service long-courrier canadien entre Vancouver et Toronto en 2025¹⁹.

La fréquentation est restée relativement stable, cependant la fiabilité du service s'est détériorée au cours de l'année. Le taux de ponctualité de VIA Rail est tombé à environ 35 % en 2025, contre environ 51 % en 2024. Les restrictions d'exploitation touchant la nouvelle flotte Venture ont été la principale cause de cette baisse, en particulier aux passages à niveau le long du Corridor. Ces restrictions ont allongé les temps de trajet et nui à la fiabilité des horaires. Cette situation a mis en évidence les difficultés persistantes pour concilier la demande croissante des voyageurs et l'offre d'un service fiable sur un réseau ferroviaire partagé avec le trafic de marchandises.

Passagers routiers : la baisse des volumes atténue l'encombrement aux frontières

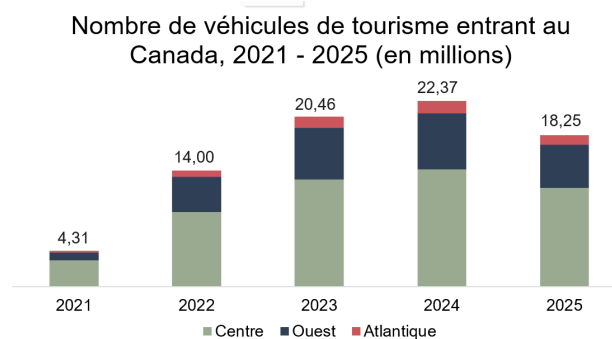
Les déplacements routiers transfrontaliers de passagers ont diminué en 2025, ce qui a contribué à l'amélioration des conditions d'exploitation aux postes frontaliers terrestres du Canada.

Faits marquants du trafic transfrontalier en 2025

Le nombre de véhicules entrant au Canada a diminué en 2025

- Diminution de 18 % des véhicules de tourisme
- Diminution de 5 % des camions

Les importations de véhicules particuliers au Canada ont baissé d'environ 18 % par rapport à 2024. La baisse du trafic a permis de désengorger les routes et de réduire les temps d'attente aux frontières dans toutes les régions. Les temps d'attente médians aux frontières ont diminué d'environ 15 % dans le centre du Canada, de 8 % dans l'Ouest du Canada et de 3 % dans le Canada atlantique, ce qui atteste de conditions généralement fluides tout au long de l'année. Ces réductions ont amélioré la fiabilité et la prévisibilité des déplacements transfrontaliers sur route, même si le volume global des déplacements routiers a diminué.



Source : Statistique Canada. Tableau 24-10-0052-01

¹⁹ [VIA Rail – Rapport annuel 2025](#)

Rendement en matière de sécurité

Les améliorations à long terme de la sécurité routière se poursuivent

Les résultats en matière de sécurité routière au Canada ont continué à s'améliorer sur le long terme, reflétant des progrès soutenus en matière de sécurité des véhicules, de conception des infrastructures, de l'application des lois et de sensibilisation du public. Depuis que le nombre de décès liés aux accidents de la route a atteint son niveau maximal au milieu des années 1970, il a diminué de plus des deux tiers, tandis que le nombre de blessés graves a baissé de plus de 60 %. Ces améliorations ont été constatées alors même que le nombre de véhicules immatriculés et le nombre total de kilomètres parcourus ont considérablement augmenté.

Les tendances les plus récentes témoignent également de progrès constants. En 2023, le nombre de décès par collisions routières a diminué d'environ 25 % par rapport à 2003, malgré l'augmentation continue du nombre de conducteurs titulaires d'un permis de conduire, de véhicules sur la route et de l'activité globale de déplacement. Au Canada, le taux de mortalité lié aux accidents de la route s'élevait à 0,76 décès pour 10 000 véhicules immatriculés. Ce taux est resté relativement stable ces dernières années et était inférieur d'environ 10 % à celui d'il y a dix ans²⁰. Ces tendances montrent l'amélioration continue en matière de sécurité routière, alors même que la demande de mobilité et le nombre de véhicules continuent d'augmenter.

Rendement environnemental

Les émissions des transports reprennent, mais demeurent inférieures aux niveaux d'avant la pandémie

Les transports sont restés une source majeure d'émissions de gaz à effet de serre (GES) au Canada. En 2024, ce secteur a émis environ

Faits marquants sur les émissions des transports en 2025

Les transports représentaient 22 % (151 millions de tonnes d'éq. CO₂) des émissions nationales de GES.

- Les émissions étaient inférieures de 17 Mt aux niveaux de 2019
- Les véhicules routiers représentaient 79 % (120 Mt)

151 millions de tonnes d'équivalent dioxyde de carbone (Mt éq. CO₂), ce qui représente 22 % des émissions totales du Canada. Alors que le trafic de passagers et le transport de marchandises continuaient de se redresser après les creux liés à la pandémie, les émissions du secteur des transports ont augmenté. Toutefois, elles sont restées inférieures de 17 Mt au niveau de 2019, ce qui semble indiquer qu'il existe désormais un décalage entre l'activité des transports et la croissance des émissions.

²⁰ [Statistiques sur les collisions de la route au Canada : 2023](#)

Le transport routier est resté la principale source d'émissions liées aux transports. Il a produit 120 Mt éq. CO₂e, soit 79 % des émissions du secteur et 18 % des émissions totales du Canada. Les véhicules particuliers ont généré la majeure partie des émissions routières, représentant 55 % du total, tandis que les véhicules de transport de marchandises en représentaient 24 %. Les émissions provenant des autres modes de transport nationaux, notamment l'aviation, le transport maritime et le transport ferroviaire, se sont élevées à 17,7 Mt. Ensemble, elles représentaient 12 % des émissions du secteur des transports et 3 % des émissions du Canada²¹.

La différence entre les émissions actuelles et les niveaux d'avant la pandémie témoigne des progrès continus réalisés en matière de réduction des émissions. L'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules, l'adoption croissante de véhicules à zéro émission (VZE) et la transition progressive vers des carburants à faible teneur en carbone dans tous les modes de transport ont toutes contribué à ces progrès. La demande de transport ayant continué à se redresser en 2024 et 2025, ces changements structurels ont permis de limiter la croissance des émissions malgré l'augmentation de l'utilisation des véhicules et de l'activité de transport de marchandises.

Défis structurels que doit affronter le secteur des transports

Le secteur des transports du Canada a fait preuve de flexibilité et a obtenu des résultats généralement solides en 2025, en s'adaptant à la variation dans la structure des échanges, à la reprise de la demande des passagers et à l'amélioration de la fiabilité opérationnelle sur les principaux réseaux. Toutefois, ces gains à court terme continuent de masquer des défis structurels de longue date qui limitent la productivité, la compétitivité et la résilience du système. Bon nombre de ces problèmes existaient déjà avant les récentes perturbations, mais l'évolution des relations commerciales, les événements liés au climat et les nouveaux besoins en matière de chaînes d'approvisionnement les ont mis davantage en évidence.

Ces contraintes structurelles ont des implications importantes pour le rendement économique à long terme du Canada. Le ralentissement de la croissance de la productivité, l'intensification de la concurrence mondiale en matière de commerce et d'investissement, le vieillissement et l'utilisation inégale des infrastructures, les pénuries de main-d'œuvre, la complexité de la réglementation et un environnement de risque de plus en plus instable continuent d'exercer une pression sur les réseaux de transport et les prestataires de services. Certaines évolutions observées en 2025, notamment un regain d'intérêt pour la diversification des échanges commerciaux, de grands projets

²¹ [Rapport d'inventaire national 2026 du Canada](#) (en anglais)

d'infrastructure et une intégration plus poussée du marché intérieur, ont commencé à apporter des réponses à ces problèmes. Cependant, les nombreux défis à relever restent considérables et étroitement liés.

Cette section examine les défis structurels sous trois angles différents :

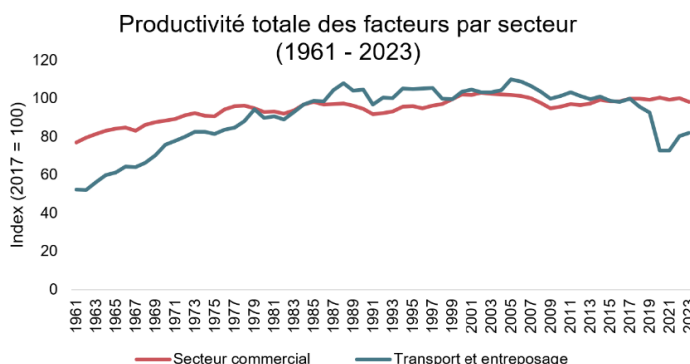
- Problèmes à l'échelle du secteur
- Contraintes au niveau du corridor
- Obstacles à la diversification des échanges

Défis structurels à l'échelle du secteur

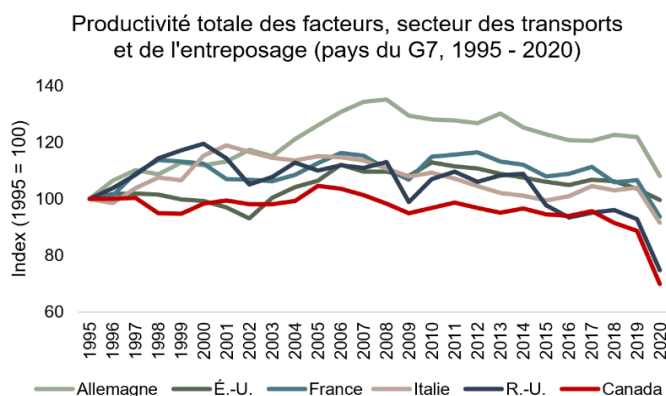
Dans tous les modes de transport, plusieurs facteurs structurels communs continuent de façonner le rendement des systèmes de transport.

Productivité stagnante

Après les forts gains de productivité enregistrés par le secteur des transports dans les années 1960 et 1970, la croissance de sa productivité totale des facteurs s'est stabilisée avant de connaître une forte baisse à partir de 2017²². Comparativement aux autres pays du G7, le secteur des transports du Canada a enregistré le pire rendement de productivité totale des facteurs dans les 25 dernières années. Le transport de passagers, y compris le transport aérien et le transport en commun, a été particulièrement affecté par les restrictions de voyage liées à la COVID-19; à la fin de 2025, ce secteur n'avait pas encore totalement récupéré. La Banque du Canada prévoit une stagnation de la croissance de la productivité totale des facteurs dans le secteur des transports au cours de la prochaine décennie²³.



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



Sources : EUKLEMS & INTANPROD, Statistique Canada (Tableau 36-10-0208-01), & Banque du Canada

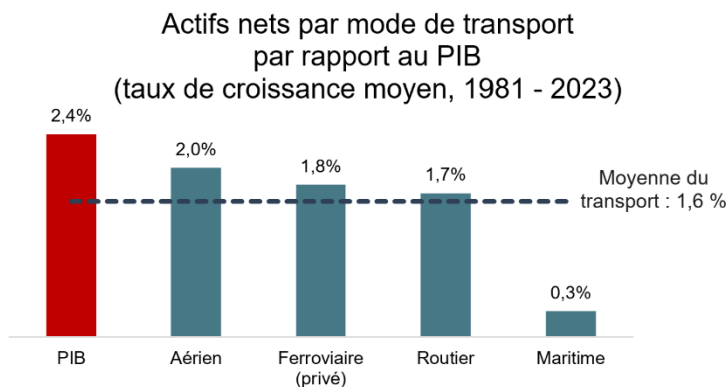
²² [Statistique Canada. Tableau 36-10-0208-01](#)

²³ [Projection de la croissance de la productivité totale des facteurs au Canada : une approche sectorielle](#)

Investissement de capitaux

Depuis 1981, la croissance du produit intérieur brut (PIB) canadien a été près de 1,5 fois supérieure au rythme des investissements (privés et publics) dans les infrastructures de transport²⁴, bien que ces investissements soient concentrés dans certains secteurs (comme le ferroviaire et l'aérien). De plus, le

secteur des transports canadien se classe en queue de peloton par rapport aux pays comparables en matière d'investissements dans la recherche et le développement, d'adoption des technologies et de propriété intellectuelle (p. ex. les nouveaux brevets). Dans l'ensemble, les investissements dans l'automatisation des terminaux portuaires ont augmenté à l'échelle mondiale en raison de la baisse des coûts. En 2025, environ 8 % de la capacité totale des terminaux à conteneurs mondiaux sera partiellement automatisée (72 terminaux portuaires sur 850)²⁵. Toutefois, le Canada ne dispose actuellement d'aucune capacité portuaire automatisée réelle, ce qui représente un manque important d'investissements en capital qui l'empêche de rivaliser avec l'efficacité élevée des portes d'entrée mondiales.

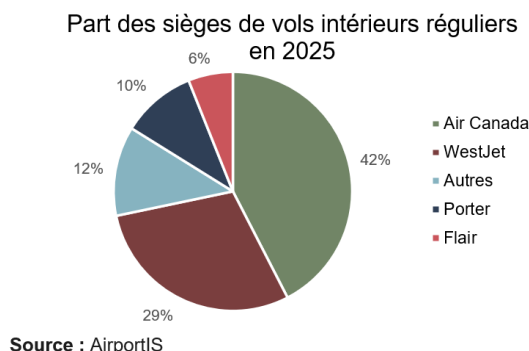


Source : Statistique Canada. Tableaux 36-10-0608-01 & 36-10-0222-01

Concurrence et connectivité

La concentration du marché et l'inégalité d'accès demeurent des défis persistants. Dans le secteur aérien, deux grandes compagnies aériennes représentent environ 70 % des sièges passagers²⁶, tandis qu'un petit nombre d'exploitants continuent de dominer les marchés du fret aérien. Bien que l'offre de services se soit redressée et développée dans

les grands centres, l'accès aux services reste insuffisant dans les zones rurales et isolées. De nombreuses régions du Canada restent tributaires de réseaux en étoile où la concurrence est limitée.



Source : AirportIS

²⁴Statistique Canada. Tableau 36-10-0608-01 et Statistique Canada. Tableau 36-10-0222-01

²⁵Automated Container Terminals, 2025

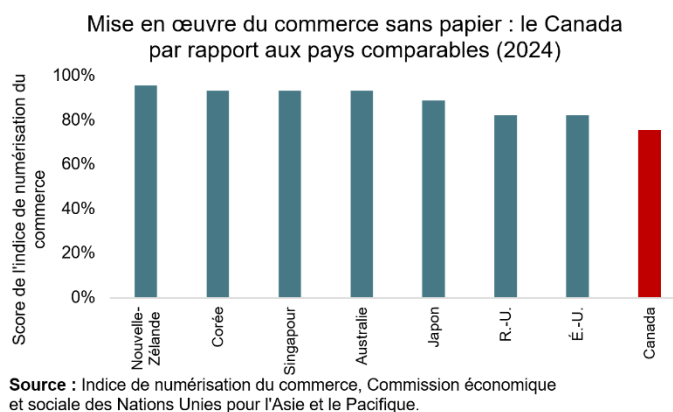
²⁶IATA AirportIS

Des tendances similaires se dessinent tant dans le transport terrestre que dans le transport maritime. La couverture ferroviaire du fret a considérablement diminué depuis les années 1990, réduisant l'accès direct pour les petits expéditeurs. Les services d'autobus interurbains ont aussi poursuivi une contraction à long terme, la couverture des itinéraires étant de plus en plus concentrée dans les corridors denses. La réduction de la connectivité maritime directe a allongé les temps de transit et augmenté les coûts pour certaines voies commerciales. Dans leur ensemble, ces tendances réduisent l'accessibilité financière, limitent l'accès et affaiblissent l'intégration économique régionale.

Infrastructures et innovation

Les investissements dans les infrastructures de transport n'ont pas suivi le rythme de la croissance économique. Depuis les années 1980, la croissance de l'économie canadienne a été bien plus rapide que celle des investissements dans les transports, ce qui a contribué à créer des contraintes de capacité et des goulots d'étranglement dans l'ensemble du réseau²⁷. Par ailleurs, le Canada est à la traîne par rapport à de nombreux pays comparables en matière d'adoption de technologies de transport de pointe. Les chaînes d'approvisionnement s'appuient encore sur des systèmes numériques obsolètes et des processus manuels qui augmentent les coûts et entraînent des retards.

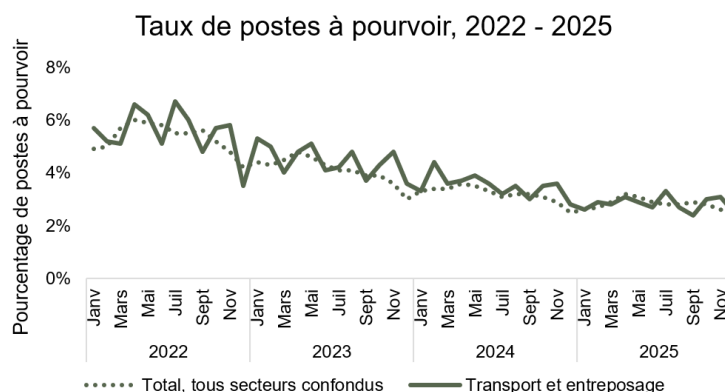
Ces lacunes en matière d'infrastructures et d'innovation freinent la productivité et compliquent la tâche du Canada pour se positionner sur les marchés mondiaux dans un secteur des transports de plus en plus numérisé et automatisé.



²⁷Statistique Canada. Tableaux 36-10-0608-01 et 36-10-0222-01

Démographie et disponibilité de la main-d'œuvre

La pénurie de main-d'œuvre reste un défi majeur dans l'ensemble du secteur des transports. Les employeurs continuent de faire face à des pénuries de main-d'œuvre dans des professions clés, notamment les chauffeurs routiers, les pilotes, les mécaniciens de bord, les

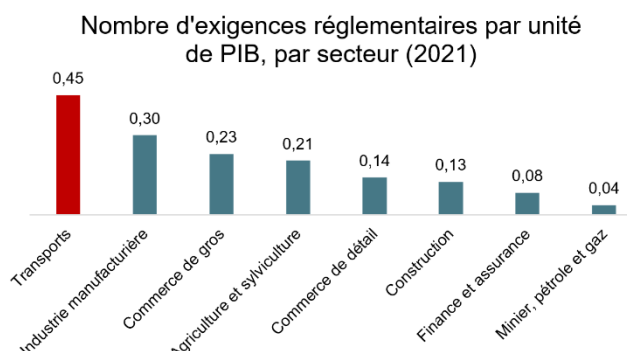


Source : Statistique Canada. Tableau 14-10-0372-01

officiers de pont et les mécaniciens de locomotive. La situation sur le marché du travail s'est quelque peu améliorée en 2025, le nombre d'offres d'emploi ayant diminué²⁸ et le chômage ayant légèrement augmenté²⁹. Toutefois, les pressions démographiques à long terme persistent. Le vieillissement de la main-d'œuvre, les exigences en matière de formation spécialisée et la concurrence d'autres secteurs continuent de limiter l'offre de main-d'œuvre, en particulier dans le secteur du transport routier et pour les postes techniques qualifiés.

Complexité réglementaire

Les transports restent l'un des secteurs les plus réglementés au Canada. Depuis 2006, les exigences réglementaires concernant les transports ont considérablement augmenté, ce qui a entraîné une hausse des coûts de mise en conformité et un allongement des délais des projets³⁰. La coordination entre plusieurs compétences demeure



Source : Statistique Canada, Tableau 36-10-0434-03 & rapport de Statistique Canada : Accumulation d'exigences réglementaires, dynamisme des entreprises et croissance économique au Canada

un défi majeur pour les grands projets d'infrastructure. Les mesures introduites en 2025, comme le projet de loi C-5 et le Bureau des grands projets, visent à améliorer la rapidité d'exécution et à offrir une plus grande certitude aux investisseurs. Toutefois, trouver le

²⁸ Statistique Canada. Tableau 14-10-0372-01

²⁹ Statistique Canada. Tableau 14-10-0287-03

³⁰ Statistique Canada, n° de catalogue 11F0019M, *Accumulation d'exigences réglementaires, dynamisme des entreprises et croissance économique au Canada*.

juste équilibre entre une surveillance rigoureuse et la compétitivité en matière d'investissements reste un problème structurel.

Un environnement de risque plus complexe

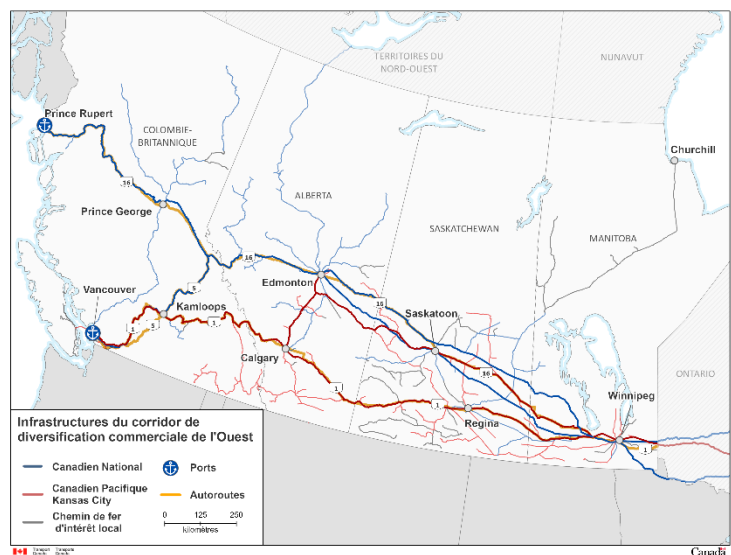
Les systèmes de transport évoluent aujourd'hui dans un environnement de risques de plus en plus complexe et imprévisible. Les événements liés au climat, les tensions géopolitiques et les menaces opérationnelles, comme les failles de sécurité informatique, se produisent de plus en plus souvent et avec une gravité croissante. Bien que le système de transport ait fait preuve de résilience en 2025, ces risques sont de plus en plus interdépendants et difficiles à prévoir. Cette tendance met en évidence la nécessité d'adapter les infrastructures, d'assurer la redondance des systèmes et de mettre en place une gestion coordonnée des risques.

Défis structurels dans les corridors

Les contraintes structurelles ont des répercussions variables sur les principaux corridors de fret du Canada. La géographie, la composition des marchandises, la capacité des infrastructures et l'exposition aux risques climatiques et de marché sont autant de facteurs qui déterminent les performances d'un corridor.

Corridor occidental : coordination de la croissance et de la résilience

Le corridor occidental est idéalement placé pour répondre à la demande croissante des marchés de l'Asie-Pacifique en matière de produits énergétiques, de matières premières en vrac et d'exportations en provenance des Prairies, comme les céréales et la potasse. Cependant, plusieurs facteurs freinent la croissance. La congestion dans les terminaux, l'accès limité aux ports par voie ferroviaire et routière, ainsi que le

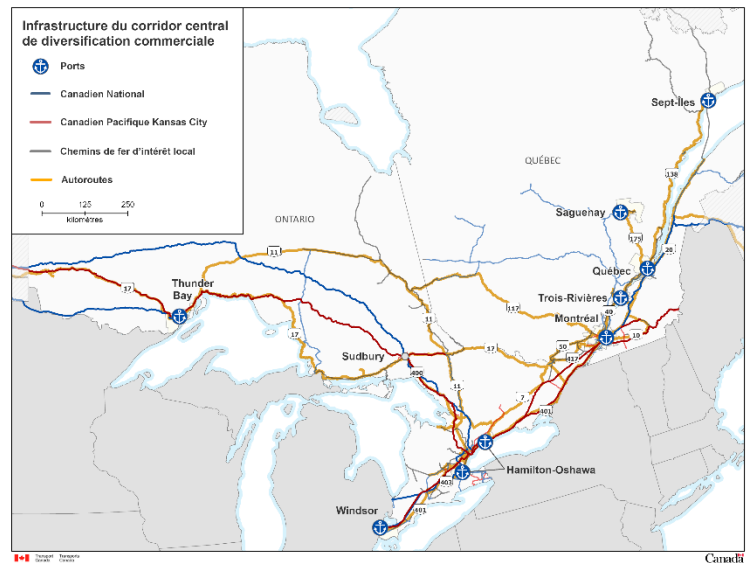


manque de coordination entre les différents modes de transport continuent de créer des goulots d'étranglement. Ce corridor dépend également davantage des opérations hivernales, ce qui accroît sa vulnérabilité aux perturbations météorologiques. Par ailleurs, la multiplication des feux de forêt et des inondations aggrave encore les risques. Les encombrements dans les ports de la côte ouest peuvent également se répercuter à

l'intérieur des terres, affectant aussi bien les expéditions urgentes que les marchandises en vrac.

Corridor central : capacité maritime et contraintes urbaines

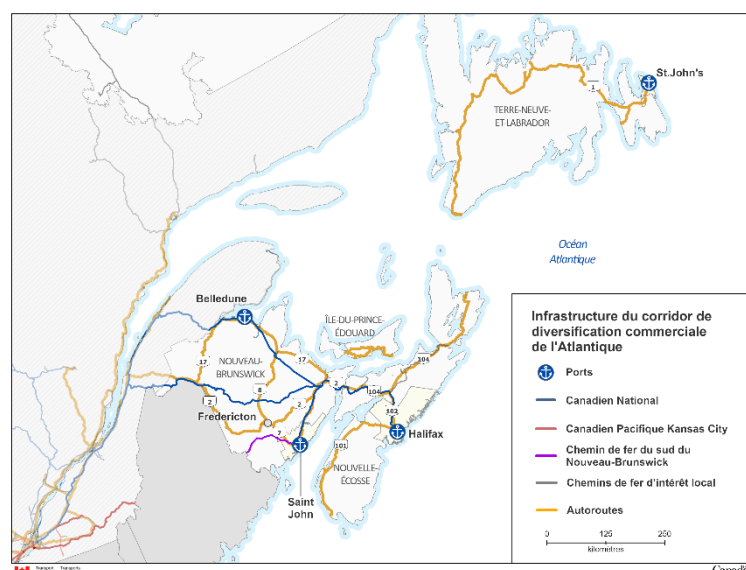
Le centre du Canada joue un rôle important dans la diversification des échanges commerciaux grâce aux exportations de produits manufacturés, de métaux, de minéraux et, potentiellement, de minéraux stratégiques. Malgré ces atouts, ce corridor se heurte à des contraintes structurelles. Les fermetures saisonnières de la Voie maritime du Saint-Laurent, la capacité limitée des terminaux



et la congestion urbaine chronique, en particulier dans les régions de Toronto et de Montréal, limitent la connectivité du premier et du dernier kilomètre. Ces défis affaiblissent l'efficacité multimodale et limitent la capacité du corridor à tirer pleinement parti des possibilités commerciales mondiales.

Corridor oriental : connectivité et pressions démographiques

L'est du Canada offre des avantages stratégiques grâce à des ports en eau profonde sous-utilisés et à des itinéraires d'expédition plus courts vers l'Europe. Toutefois, la flexibilité limitée des itinéraires ferroviaires, les goulots d'étranglement localisés sur les réseaux ferroviaires et routiers à proximité des ports, ainsi que les vulnérabilités critiques des infrastructures, comme l'isthme de Chignecto, continuent de freiner la croissance. Les pressions démographiques et les pénuries de main-d'œuvre réduisent également la capacité opérationnelle, ce qui rend

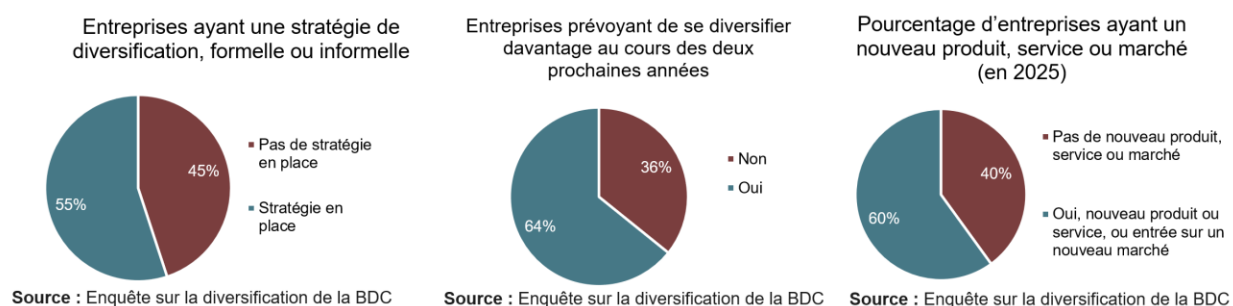


plus difficile pour le corridor de diversifier ses échanges commerciaux au-delà de ses marchés traditionnels.

Défis de la diversification des échanges : une perspective commerciale

Du point de vue des entreprises, la diversification des échanges devient de plus en plus une nécessité stratégique plutôt qu'un objectif politique à long terme. Si les États-Unis restent le principal marché d'exportation du Canada, l'incertitude et la volatilité persistantes des échanges ont forcé de nombreuses entreprises à réévaluer leur exposition. Des résultats d'enquête montrent un intérêt croissant pour la diversification commerciale, mais mettent également en évidence des obstacles structurels persistants qui continuent à limiter les progrès du commerce au-delà de l'Amérique du Nord.

L'enquête de la Banque du Canada (BDC) sur les perspectives des entreprises (janvier 2026) indique que les exportateurs restent prudents, l'incertitude de la politique commerciale continuant à peser sur les prévisions de ventes et d'investissements. Les entreprises les plus exposées aux marchés hors États-Unis ont fait état de perspectives relativement plus favorables et d'une plus grande résilience, mais la plupart des exportateurs continuent de se concentrer sur le maintien de leurs activités existantes plutôt que sur l'augmentation de leurs capacités ou la conquête de nouveaux marchés. De même, les résultats d'une enquête menée par la BDC montrent que, si environ la moitié des entreprises canadiennes ont commencé à diversifier leurs marchés et que près des deux tiers prévoient de le faire dans les années à venir, la diversification significative reste le fait des entreprises de plus grande taille et mieux capitalisées³¹.



Les entreprises citent systématiquement trois obstacles principaux.

Tout d'abord, les marchés d'outre-mer créent une plus grande complexité logistique, ce qui se traduit par des coûts plus élevés. L'allongement des distances de transport, la dépendance vis-à-vis des ports et des transferts intermodaux, ainsi que la vulnérabilité

³¹ [Diversification : Un pari qui réussit aux entreprises canadiennes](#)

face aux perturbations mondiales des calendriers d'exploitation réduisent les marges bénéficiaires.

D'autre part, les défis liés à la réglementation et à l'accès au marché entraînent une augmentation des coûts de mise en conformité et des risques opérationnels. Les entreprises doivent s'adapter à des normes, des exigences douanières et des attentes des clients qui leur sont inconnues sur les marchés étrangers.

Troisièmement, l'accès limité aux capitaux rend plus difficile l'investissement dans de nouveaux équipements, la mise en œuvre d'adaptations de produits et l'établissement des partenariats à long terme au sein de la chaîne d'approvisionnement qui sont indispensables pour être compétitif à l'échelle mondiale.

Les réponses à l'enquête mettent également en évidence des défis structurels plus généraux. La faible croissance de la productivité affaiblit la compétitivité des prix au Canada, tandis que les goulots d'étranglement sur les réseaux ferroviaires, portuaires et routiers nuisent à la fiabilité des exportations sur de longues distances. Bien que les volumes à l'exportation aient augmenté en 2025, soutenus par une forte demande de matières premières, l'augmentation de la capacité des pipelines et les expéditions de marchandises à forte valeur ajoutée, de nombreuses entreprises ont considéré ces gains comme temporaires plutôt que comme des changements structurels à long terme.

Dans l'ensemble, les entreprises manifestent un intérêt accru pour la diversification des échanges commerciaux, mais la réussite dépendra de l'amélioration de la productivité ainsi que du renforcement de la capacité et de la fiabilité des axes de transport. Sans une amélioration durable du rendement du système et sans garanties en matière d'investissement, de nombreuses entreprises auront du mal à transformer leurs projets de diversification commerciale en une croissance durable de leurs exportations.

Perspectives et prévisions pour le transport de marchandises et de personnes

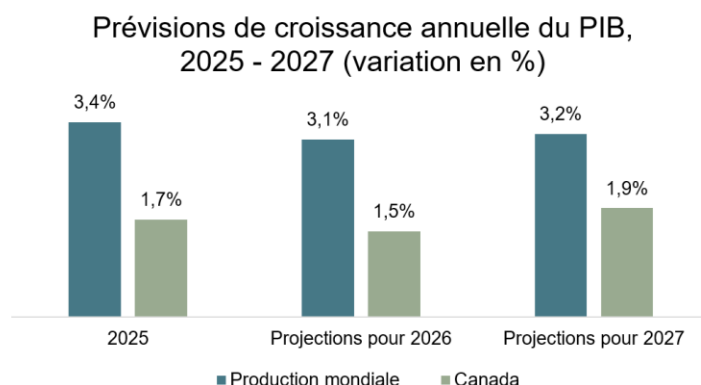
S'appuyant sur l'évolution de la situation et les défis structurels évoqués précédemment, la présente section présente des perspectives sur la demande, le rendement et les risques liés au transport de marchandises et de passagers. La conjoncture économique mondiale changeante, l'incertitude des politiques commerciales, les tendances démographiques, les préférences des voyageurs et les priorités des pouvoirs publics façonneront le système de transport canadien à court et à moyen terme. La présente section examine les tendances attendues dans les transports aériens, maritimes, ferroviaires et routiers, en mettant l'accent sur la manière dont les développements économiques et politiques qui peuvent affecter les volumes, les itinéraires et le rendement des systèmes.

Même si la croissance à court terme devrait rester modeste et inégale en raison des incertitudes mondiales et du ralentissement de la demande intérieure, les tendances à long terme laissent entrevoir une importance croissante des marchés étrangers et une diversification des voies commerciales. Les perspectives en matière de transport de passagers et de fret tiennent donc compte de l'évolution des habitudes de déplacement, de l'évolution des chaînes d'approvisionnement, de la capacité des infrastructures et des contraintes opérationnelles.

Perspectives et risques économiques

Faire face à l'incertitude tout en soutenant l'accès aux marchés mondiaux

L'économie mondiale a affiché une croissance soutenue d'environ 3 % en 2025 et devrait rester globalement résiliente en 2026 et 2027, même si les risques de ralentissement restent élevés. Le Fonds monétaire international prévoit une croissance du PIB mondial d'environ 3,1 % en 2026 et 3,2 % en 2027, soutenue par



Source : Perspectives de l'économie mondiale du FMI, avril 2026

l'atténuation des pressions inflationnistes et la poursuite de la croissance des marchés émergents, en particulier la Chine et l'Inde³². Toutefois, les tensions géopolitiques actuelles et les changements de politique commerciale continuent de créer des risques pour les échanges mondiaux et les transports, augmentant l'incertitude autour des prix de l'énergie, des coûts d'expédition et de la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement.

L'évolution de la politique commerciale continuera d'influencer les perspectives économiques à court terme du Canada. L'examen de l'Accord Canada-États-Unis-Mexique (CUSMA) en 2026 sera l'occasion pour les trois pays partenaires d'évaluer le rendement de l'accord en tenant compte de l'évolution des conditions économiques, des changements technologiques et de la modification des structures du commerce mondial. Les secteurs canadiens de l'industrie manufacturière, de l'agriculture et de l'énergie restent étroitement liés à ceux des États-Unis et du Mexique, ce qui fait de cette révision une source importante d'incertitude. Le fait de partir du principe que l'accord restera en vigueur sous sa forme actuelle renforcerait la confiance des entreprises et contribuerait à stabiliser les flux commerciaux transfrontaliers. Pour le système de transport canadien,

³² [Perspectives de l'économie mondiale du FMI \(édition d'avril 2026\)](#).

cela permettrait de maintenir une demande, certes modérée, mais constante, en matière de services de fret le long des principaux corridors nord-américains.

Au-delà de l'Amérique du Nord, les perspectives de croissance à long terme s'orientent de plus en plus vers les marchés émergents, en raison de la croissance démographique et de l'expansion des capacités de production. L'augmentation des revenus et de la production industrielle dans ces économies devrait soutenir la demande de denrées alimentaires, d'énergie et de matières premières, domaines dans lesquels les exportations canadiennes sont fortes. Cette tendance renforce l'importance des infrastructures portuaires, ferroviaires et intermodales pour soutenir l'accès aux marchés étrangers. La réduction prévue par la Chine des barrières commerciales sur le colza, qui entrera en vigueur en mars 2026, devrait entraîner une augmentation progressive des exportations de graines, d'huile et de tourteaux de colza dans le courant de l'année. Ce changement devrait entraîner une augmentation de la demande de transport ferroviaire d'est en ouest, depuis les Prairies vers les ports de la Colombie-Britannique.

Parallèlement, les progrès rapides et la généralisation de l'intelligence artificielle (IA) ouvrent des perspectives, mais comportent également des risques pour l'économie mondiale à moyen terme. L'adoption accrue de l'IA pourrait stimuler la productivité, améliorer la planification logistique, optimiser l'utilisation des actifs et améliorer les prévisions dans les chaînes d'approvisionnement, soutenant ainsi la croissance du commerce et l'efficacité des transports. En revanche, son adoption inégale entre les pays et les secteurs peut creuser les écarts de productivité, perturber le marché du travail et augmenter la volatilité de la demande. En ce qui concerne le système de transport canadien, une adoption accélérée de l'IA pourrait accroître la pression en faveur d'une modernisation de l'infrastructure numérique et des compétences de la main-d'œuvre, tandis qu'une adoption plus lente pourrait nuire à la compétitivité dans les secteurs liés à la logistique et au commerce international.

Les risques géopolitiques restent également élevés. Le conflit en cours au Moyen-Orient continue de menacer les perspectives de commerce et de transport. Les perturbations dans des régions productrices d'énergie ou des voies maritimes stratégiques, dont le détroit d'Ormuz, pourraient affecter l'approvisionnement énergétique mondial et les flux de transport, augmentant les coûts du carburant et les prix du transport dans tous les modes. Ces perturbations viendraient accentuer les pressions inflationnistes, accroître la volatilité des chaînes d'approvisionnement mondiales et compliquer la logistique des exportations pour les producteurs canadiens. Cela pourrait également exercer une pression supplémentaire sur les ports et les réseaux intermodaux, à mesure que les expéditeurs adaptent leurs stratégies d'acheminement.

Dans ce contexte, la croissance économique du Canada devrait rester modérée à court terme. L'activité économique devrait rester modérée au début de l'année 2026, avant de s'améliorer progressivement à mesure que les incertitudes liées à la politique commerciale s'estomperont³³. À moyen terme, la croissance potentielle de la production canadienne devrait ralentir jusqu'en 2035, sous l'effet du vieillissement de la population et du ralentissement de l'expansion de la main-d'œuvre. Après plusieurs années de forte croissance tirée par l'immigration, la baisse des objectifs en matière de résidence permanente devrait ralentir la croissance de l'offre de main-d'œuvre d'ici la fin de la décennie. Pour le secteur des transports, cela laisse entendre que la demande de transport intérieur, en particulier le transport routier, continuera de croître, mais à un rythme plus lent qu'auparavant.

À plus long terme, les changements structurels de la demande mondiale devraient renforcer l'importance des marchés étrangers. L'objectif du budget 2025 de doubler le commerce extérieur du Canada d'ici 2035 entraînerait un transfert progressif de la demande de transport des postes-frontières terrestres vers les ports et les aéroports desservant les marchés mondiaux. Pour atteindre cet objectif, il faudra renforcer les capacités et améliorer le rendement des principaux points d'accès, ainsi que mettre en place des liaisons ferroviaires et routières fiables reliant les producteurs de l'intérieur du pays aux infrastructures d'exportation.

Dans l'ensemble, ces tendances laissent entrevoir un secteur des transports marqué par une croissance intérieure modérée, l'importance croissante des corridors commerciaux à longue distance, un recours accru à des infrastructures interconnectées à l'échelle mondiale et une exposition grandissante aux risques technologiques et géopolitiques.

Perspectives du transport aérien

Croissance liée aux marchés mondiaux dans un contexte de pressions sur les capacités et les coûts

Les volumes de fret aérien du Canada devraient augmenter régulièrement pendant toute l'année 2026, soutenus par les efforts de diversification du commerce et le renforcement des liens avec les marchés d'outre-mer en Europe et en Asie. Une meilleure connectivité avec ces régions devrait favoriser les flux de fret aérien longue-distance, en particulier pour les exportations de grande valeur, comme les métaux précieux, les produits aérospatiaux et les produits médicaux.

Toronto, Montréal, Vancouver et Hamilton devraient rester les principales plateformes de fret aérien du Canada, leur croissance étant soutenue par l'augmentation de la capacité de

³³ [Banque du Canada. Enquête sur les perspectives des entreprises – Premier trimestre de 2026](#)

transport de passagers, l'amélioration de l'entreposage réfrigéré pour les denrées périssables et une plus grande adoption de systèmes logistiques numériques pour améliorer la manutention et la traçabilité du fret.

Le transport aérien de passagers devrait également connaître une croissance en 2026, tant sur le marché national qu'international. Les habitudes de voyage devraient continuer à s'éloigner des États-Unis, en raison du sentiment négatif qui perdure au Canada et des considérations de coût perçues, tandis que la demande de voyages outre-mer devrait augmenter.

Les compagnies aériennes ont annoncé la création ou le prolongement d'itinéraires vers des destinations en Europe, en Amérique latine et dans les Caraïbes, ainsi qu'en Asie-Pacifique, soutenant la connectivité internationale. Les horaires de l'été 2026 prévoient une augmentation de la capacité vers des destinations telles que le Mexique, le Portugal, la Chine, la Hongrie, le Royaume-Uni, le Costa Rica, l'Espagne, la Turquie, la Thaïlande et l'Italie. Des événements majeurs, comme la Coupe du monde de la FIFA 2026, pourraient également stimuler la demande de voyages à court terme, tout comme l'attrait croissant du Canada en tant que destination touristique internationale.

L'évolution des préférences des consommateurs devrait continuer à influencer la demande de transport aérien. Les voyageurs restent sensibles à l'inflation et au rapport qualité-prix, ce dernier joue un rôle de plus en plus important dans le choix de leur destination. De plus en plus de Canadiens choisissent des destinations où le pouvoir d'achat est plus élevé. Parallèlement, l'utilisation croissante d'outils de planification de voyage basés sur l'IA permet aux voyageurs d'organiser des séjours sur mesure et économiques. Ces tendances devraient soutenir une demande durable tout en influençant la composition des itinéraires et les schémas de déplacement saisonniers.

Malgré ces tendances positives, le secteur aérien est confronté à plusieurs défis susceptibles de freiner sa croissance. Les tensions géopolitiques actuelles pourraient entraîner la fermeture ou la restriction de l'espace aérien, perturber l'approvisionnement en énergie et faire grimper les coûts de déplacement. L'incertitude économique liée au commerce pourrait retarder la reprise de la demande sur le marché américain. De plus, la hausse des coûts d'exploitation (notamment les coûts de carburant, de main-d'œuvre et d'entretien) ainsi que la dépréciation du dollar canadien pourraient encore réduire la demande en matière de transport aérien.

Des contraintes structurelles et opérationnelles pourraient également freiner la croissance. Cela comprend la limitation des créneaux horaires dans les principaux aéroports, les pressions exercées sur la capacité des portes d'embarquement et des

terminaux, les pénuries d'avions et de pièces détachées, et les interruptions de travail périodiques. Le déclin de la connectivité Canada–États-Unis dans les petits aéroports reste également une préoccupation, en particulier pour l'accès régional et la concurrence.

Dans l'ensemble, on s'attend à ce que les événements majeurs et l'évolution des préférences continuent d'influencer la demande de transport aérien à court terme. À long terme, les tendances démographiques, l'amélioration du niveau de vie dans les marchés émergents et la diversification du commerce mondial devraient soutenir une croissance régulière tant du trafic passagers que du trafic de fret.

Annexe A – Initiatives importantes de Transports Canada

En plus des principales initiatives mises en avant tout au long du présent rapport, Transports Canada a réalisé des progrès en 2025 dans le cadre d'autres initiatives visant à soutenir un système de transport sûr, sécurisé, respectueux de l'environnement, fiable et efficace. Ces mesures ont également contribué à la réalisation d'objectifs gouvernementaux plus larges, comme la diversification commerciale et la sécurité économique.

Examen du fardeau administratif

En 2025, Transports Canada a publié son rapport d'étape sur l'examen du fardeau administratif. Ce rapport décrit la contribution du Ministère à l'examen du fardeau administratif du gouvernement du Canada, lancé en juillet 2025. Cette révision vise à alléger la charge réglementaire, à réduire les coûts pour les Canadiens et à renforcer la compétitivité économique, en particulier dans les secteurs relevant de la compétence fédérale.

En tant que l'un des principaux organismes de réglementation du gouvernement fédéral, Transports Canada modernise la manière dont la réglementation des transports est élaborée et appliquée dans les secteurs du transport aérien, maritime, ferroviaire et routier. Nous simplifions les procédures, accélérons les processus d'approbation, nous alignons sur les normes internationales, développons nos services numériques et mettons en place une surveillance plus agile et davantage axée sur les risques.

Le rapport recense 34 mesures concrètes fondées sur les commentaires des parties prenantes. Il s'agit notamment de 14 mesures déjà mises en œuvre ou dont la mise en œuvre est prévue d'ici au printemps 2026, ainsi que de 20 mesures supplémentaires prévues à moyen et long terme. Dans leur ensemble, ces mesures témoignent de l'engagement de Transports Canada à alléger les formalités administratives tout en maintenant des normes rigoureuses en matière de sécurité, de sûreté et de protection de l'environnement³⁴.

Créer un système de transport sûr et sécuritaire

Transport des marchandises dangereuses

En 2025, les inspecteurs du programme de transport des marchandises dangereuses (TMD) ont effectué 4 122 inspections, tous modes de transport confondus, qui ont mené à

³⁴ [Rapport d'étape de Transports Canada sur l'examen du fardeau administratif](#)

5 772 mesures d'application de la loi pour favoriser la conformité et remédier aux risques de sécurité.

Parallèlement, les travaux de modernisation de la réglementation se sont poursuivis. Les travaux se sont poursuivis en vue de mettre à jour le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* afin de mieux l'aligner sur l'évolution des codes internationaux et d'actualiser les exigences canadiennes. Ces modifications devraient être publiées dans la partie II de la *Gazette du Canada* en 2026. Ce programme a également permis de renforcer la surveillance des installations spécialistes des contenants grâce à la modernisation du système d'inscription, à la mise en place d'un modèle d'inspection fondé sur les risques et à l'augmentation des capacités d'inspection, tout en continuant à respecter, voire à dépasser, les normes de service.

Les efforts de sensibilisation à la sécurité ont été renforcés grâce à des mesures ciblées, à la mise à jour des documents d'orientation et des foires aux questions, à la refonte du contenu du site Web et à la mise à disposition de nouvelles ressources destinées aux premiers intervenants, notamment des messages coordonnés sur la sécurité des batteries au lithium. Le programme a également continué à se pencher sur les risques émergents, notamment les batteries au lithium, les substances infectieuses et les technologies vertes, identifiés dans l'analyse de l'environnement 2025-2026.

Sur les plans national et international, le programme de TMD a fait progresser les priorités réglementaires, renforcé les processus à la suite de l'audit de l'OACI, fait avancer les modifications relatives aux drones, soutenu l'abrogation de la réglementation et mené des recherches pour éclairer la prise de décision fondée sur des données probantes.

Sécurité et sûreté intermodales

En 2025, Transports Canada a fait face à plusieurs perturbations dans le secteur des transports tout en continuant à renforcer la sécurité et la résilience du système. Les centres d'opérations du ministère ouverts 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 ont émis plus de 6 800 notifications de sensibilisation et de coordination des interventions sur l'ensemble du réseau de transport.

Le Centre canadien des urgences en matière de transport de Transports Canada (CANUTEC) a fourni des conseils sur les matières dangereuses et a apporté son soutien aux premiers intervenants lors de plus de 1 520 incidents. Il a traité 26 538 communications et participé à 414 simulations avec les premiers intervenants, les autorités publiques et l'industrie.

Transports Canada a également contribué à la sécurité des opérations de transport pour le Sommet des dirigeants du G7 et se prépare également pour la Coupe du monde de la FIFA de 2026.

Le ministère a également contribué à l'étude de sécurité des grands projets de transport sur lesquels travaille le Bureau des grands projets dans le cadre de l'initiative de construction nationale du Canada, afin de protéger des intérêts canadiens.

Face à l'intensification des menaces en matière de cybersécurité, Transports Canada a poursuivi sa collaboration avec le Centre canadien de cybersécurité (CCCS) afin d'élaborer des bulletins d'information sur les menaces et de proposer des solutions à l'intention du secteur.

Transports Canada a également collaboré avec Sécurité publique Canada à l'élaboration du nouveau *Règlement sur le précontrôle au Canada*. Ce règlement a mis en place une procédure de contrôle pour les personnes travaillant dans les zones de précontrôle américain au sein des installations de transport canadiennes. Ces modifications renforcent la sécurité aux frontières, facilitent les opérations de transport transfrontalières et aident le Canada à respecter ses engagements au titre de l'accord bilatéral de prédédouanement terrestre, ferroviaire, maritime et aérien (LRMA).

Sécurité et sûreté ferroviaires

En 2025-2026, Transports Canada a continué à contribuer à la sécurité et à la sûreté ferroviaires par le biais d'inspections, d'activités de surveillance et de travaux réglementaires.

Dans le cadre de ses programmes de sécurité ferroviaire, le ministère a mené plus de 1 000 mesures de contrôle, notamment des évaluations fondées sur les risques des sites, gares et installations ferroviaires, afin d'améliorer la sécurité sur l'ensemble du réseau ferroviaire

Le programme de sécurité ferroviaire a réalisé plus de 35 000 activités de surveillance, y compris des inspections dans des domaines opérationnels importants, et a lancé 12 vérifications du système de gestion de la sécurité (SGS) pour évaluer la conformité et l'efficacité de la réglementation. Les travaux se sont également poursuivis en vue de renforcer la réglementation relative au SGS, notamment par l'ajout de mesures de gestion des risques liés à la fatigue, ainsi que pour élaborer une réglementation renforcée en matière de contrôle des trains.

Dans le cadre du Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire, Transports Canada a soutenu des projets menés dans des zones à haut risque et a continué d'investir dans les

infrastructures, la technologie, la recherche et les initiatives de sensibilisation afin d'améliorer la sécurité, de renforcer la résilience face aux changements climatiques et de renforcer la confiance du public dans le réseau ferroviaire canadien.

Le contournement ferroviaire de Lac-Mégantic

Le projet de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic respecte l'engagement pris en faveur du rétablissement et de la sécurité à long terme de la communauté, en déplaçant les activités ferroviaires à l'écart du centre-ville. En septembre 2025, avec le soutien de Transports Canada, Canadian Pacific Kansas City (CPKC) a déposé sa demande auprès de l'Office des transports du Canada (OTC). Ce dernier a depuis lors jugé que la demande était complète. Transports Canada et CPKC mènent actuellement des activités préalables à la construction afin que les travaux puissent débuter dès que toutes les autorisations réglementaires auront été obtenues.

Sécurité et sûreté aériennes

En 2025, Transports Canada a mis en place plusieurs mesures visant à améliorer la sécurité et la sûreté aériennes. Le ministère a mis à jour le cadre réglementaire de la sécurité aérienne par le biais d'une série de modifications, notamment des mises à jour concernant la gouvernance des services de navigation aérienne, des changements visant à aligner la réglementation sur les normes de l'OACI à la suite de la vérification de 2023, ainsi que des améliorations apportées aux procédures d'octroi de licences et à la formation. Ces changements visent à améliorer l'efficacité, à résoudre des problèmes de longue date, à alléger la charge administrative et à renforcer la sécurité.

Transports Canada a également mis en place récemment un programme de sécurité des fournitures de bord (SFB), qui est entré en vigueur en juin 2025. Ce programme aide le Canada à se conformer aux normes de l'OACI qui exigent des États qu'ils veillent à ce que les services de restauration, les provisions et les fournitures, également désignés sous le sigle SFB, destinés à être utilisés, consommés ou achetés à bord des vols commerciaux, fassent l'objet de mesures de sûreté appropriées.

La nouvelle réglementation sur les drones autorise désormais l'exploitation de drones de taille moyenne ainsi que certains vols hors de portée visuelle présentant un risque moindre, sans qu'une certification soit nécessaire. Parallèlement, Transports Canada a collaboré avec ses partenaires afin d'améliorer la préparation face aux risques liés aux drones grâce à un protocole national d'intervention en cas d'incident aéroportuaire.

Transports Canada a également renforcé la sûreté du fret aérien en rendant obligatoire, à compter du 1^{er} avril 2025, le programme de ciblage du fret aérien avant chargement (CFAPC) pour tous les transporteurs aériens acheminant du fret vers le Canada. Ce

programme utilise l'IA pour reconnaître les envois à haut risque avant le chargement, ce qui permet un contrôle ciblé.

Transports Canada a encore élargi le programme des équipes de chiens de détection d'explosifs et de leurs maîtres en faisant appel à des organismes de certification tiers indépendants pour évaluer les équipes de chiens et de maîtres à travers le pays.

Sécurité et sûreté maritimes

Transports Canada a poursuivi son examen de la surveillance des bâtiments nationaux en lançant des projets pilotes visant à mettre à l'essai de nouvelles méthodes de surveillance, en mettant l'accent sur les navires présentant un risque plus élevé.

Le ministère s'est également penché sur l'utilisation de bateaux de plaisance comme navires commerciaux de transport de passagers, par le biais de campagnes d'éducation, de mesures de sensibilisation et de mesures coercitives ciblées, comme l'immobilisation des bâtiments et les sanctions pécuniaires administratives.

De nouvelles dispositions imposent désormais aux marins de suivre une formation en ligne sur la gestion de la fatigue avant de suivre la formation aux interventions d'urgence en mer. Parmi les autres initiatives figuraient un nouveau cours en ligne destiné aux médecins légistes maritimes et une nouvelle page Web consacrée au programme national de formation au certificat de pilotage. La mise à jour des documents relatifs à l'effectif de sécurité et les améliorations apportées à l'application pour les gens de mer ont également permis de simplifier les procédures.

Le portail de données ouvertes sur les bâtiments immatriculés au Canada propose désormais des mises à jour quotidiennes, et un nouveau système de prise de rendez-vous pour les examens des marins a été mis en place dans tout le pays. Les modifications apportées au *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* permettent de mettre en place plus rapidement des restrictions locales en matière de navigation.

Transports Canada a également renforcé la sûreté maritime grâce à la coordination des mesures de lutte contre les menaces, au partage de renseignements et à la collaboration avec ses partenaires, notamment en menant des actions au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI) afin d'élaborer un cadre axé sur des objectifs pour la gestion des risques liés à la cybersécurité dans le secteur maritime.

Sécurité des véhicules à moteur

En 2025, les constructeurs ont lancé 726 rappels concernant au total 3,7 millions de véhicules, de pneus et de sièges auto pour enfants au Canada. Parmi ces rappels, 40 (ou 5,5 %) ont été influencés par des interactions de Transports Canada avec les fabricants,

affectant 27,5 % (1 018 302 éléments) de tous les rappels. Le ministère a également reçu un nombre record de 4 307 plaintes pour défauts par l'intermédiaire de la ligne d'assistance téléphonique de Transports Canada dédiée aux plaintes pour défauts et aux rappels.

Depuis la publication du Plan d'action national de lutte contre le vol de véhicules en mai 2024, Transports Canada a continué à donner suite à ses engagements. Le 27 décembre 2025, le ministère a publié le projet de modification du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* dans la Gazette du Canada, partie I, et a lancé des consultations auprès des parties prenantes en mars 2026.

En collaboration avec ses partenaires chargés de la sécurité publique, Transports Canada a également aidé les exploitants portuaires à mettre à jour leurs plans de sûreté des installations maritimes en fonction des risques identifiés. Pour répondre à l'évolution des méthodes de vol de véhicule, le ministère continue de collaborer avec Innovation, Sciences et Développement économique Canada (ISDE) et la Gendarmerie royale du Canada (GRC) pour soutenir les technologies antivol au moyen du programme Solutions innovatrices Canada. Huit projets ont reçu jusqu'à 150 000 dollars chacun en 2025, et trois projets sont passés à l'étape du développement du prototype avec un financement de 1,6 million de dollars en 2026.

Le ministère a également poursuivi ses travaux d'harmonisation réglementaire internationale concernant les systèmes de conduite automatisée et la sécurité des véhicules électriques, a soutenu la réalisation d'essais au sein de son centre d'essais des véhicules à moteur et a fait progresser sa stratégie en matière de cybersécurité des véhicules grâce à la recherche, à l'évaluation des normes et à la collaboration avec le secteur.

Réduction des émissions et protection de l'environnement

Action en faveur du climat et stratégie pour les véhicules électriques

En 2025, Transports Canada a poursuivi ses efforts visant à réduire les émissions liées au transport et à renforcer les politiques à long terme.

Sur la scène internationale, le Canada a continué de jouer un rôle actif au sein de l'OACI et de l'OMI afin de contribuer à la réduction des émissions des secteurs de l'aviation et du transport maritime et de progresser vers l'objectif de zéro émission nette de carbone d'ici 2050.

Au pays, le Groupe de travail sur l'aviation durable a achevé le *plan directeur sur les carburants d'aviation durables pour le Canada*, qui fournit des lignes directrices pour soutenir un marché national.

Le programme fédéral d'incitatifs pour les véhicules zéro émission (iVZE) a pris fin en mars 2025. Conjugué aux modifications apportées aux programmes d'incitations provinciaux, cela a contribué à une baisse de la part de marché des ventes de VE légers neufs, qui est passée de 15,3 % en 2024 à 10,3 % en 2025.

En réponse à cela, le gouvernement du Canada a annoncé une nouvelle stratégie nationale pour le secteur automobile en février 2026. Cette stratégie comprend un programme quinquennal d'accessibilité financière aux VE, doté d'un budget de 2,3 milliards de dollars, qui propose des aides à l'achat pour les véhicules dont le prix ne dépasse pas 50 000 dollars.

Le gouvernement élabore également une stratégie plus globale en matière de transports propres et multimodaux. Cette stratégie s'inscrira dans le cadre de la stratégie de compétitivité climatique du Canada et contribuera à réduire les émissions tout en favorisant la croissance économique et l'efficacité du système.

Conservation du milieu marin

Transports Canada dirige l'élaboration et la mise en œuvre de politiques nationales et internationales visant à atténuer les effets du trafic maritime sur les baleines en péril, principalement l'épaulard résident du Sud (sur la côte ouest) et la baleine noire de l'Atlantique Nord (sur la côte est), notamment les perturbations acoustiques et physiques et les collisions avec les navires.

Soutien au développement économique et de l'innovation au Canada

Politique aérienne

La 42^e assemblée de l'OACI s'est tenue du 23 septembre au 3 octobre. Pays hôte permanent depuis 1947, le Canada a accueilli les délégués de 192 États membres et a été réélu au Conseil de l'OACI pour le mandat 2025-28.

Le gouvernement du Canada a également publié une déclaration de principe sur les investissements aéroportuaires, mettant en avant les mesures de flexibilité accordées aux autorités aéroportuaires canadiennes pour attirer les investissements.³⁵

³⁵ [Transport Canada – Énoncé de politique sur l'investissement dans les aéroports du Réseau national des aéroports](#)

Politique de surface

Transports Canada a tenu un sommet sur les traversiers et les chemins de fer faits au Canada en septembre 2025 pour soutenir la solidité à long terme des services de traversier et de chemin de fer, ainsi que les industries de l'acier et de l'aluminium. L'événement a rassemblé des dirigeants du secteur, des fournisseurs et des gouvernements pour discuter de l'utilisation de l'acier et de l'aluminium canadiens, des obstacles à la production nationale et des actions possibles des gouvernements.

À la suite de ces discussions, Transports Canada examine actuellement les prochaines étapes à suivre, notamment la révision de la réglementation, la collaboration avec ses partenaires fédéraux pour soutenir les secteurs touchés par les droits de douane, ainsi que la poursuite du dialogue avec les intervenants.

Amélioration des services aux passagers

Train à grande vitesse

Le 19 février 2025, le gouvernement du Canada a désigné Cadence comme soumissionnaire retenu pour le projet de train à grande vitesse. Il a également annoncé la réorientation stratégique du projet vers l'initiative de train à grande vitesse (TGV), baptisée « Alto ».

Au terme d'un processus d'appel d'offres qui a duré plusieurs années, Alto est entré dans la phase de codéveloppement en mars 2025. Les travaux ont débuté concernant la conception du projet, la mobilisation des intervenants, les consultations avec les collectivités autochtones, ainsi que les évaluations réglementaires et environnementales.

Le 11 septembre 2025, le premier ministre a désigné Alto comme projet prioritaire national. Transports Canada accélère actuellement les travaux d'ingénierie, de réglementation et d'obtention des permis afin que la construction puisse débuter d'ici 2029.

Alto a confirmé en décembre 2025 que le premier tronçon reliera Ottawa à Montréal.

Politique aérienne

Le Canada a négocié de nouveaux accords élargis de transport aérien avec le Ghana et le Sénégal en Afrique, l'Albanie en Europe et l'Arabie saoudite et les Émirats arabes unis au Moyen-Orient.

Ces accords permettent d'augmenter le nombre de vols et offrent aux compagnies aériennes une plus grande souplesse opérationnelle. Ils favorisent également le renforcement de la connectivité, du commerce et de l'investissement, conformément aux objectifs canadiens de diversification des échanges.

Bien que le secteur aérien ait dû faire face à des perturbations météorologiques et à des conflits sociaux, les compagnies aériennes canadiennes ont amélioré leur ponctualité en 2025 par rapport à 2024.

Les habitudes de voyage ont également évolué, avec une baisse de la demande pour les voyages vers les États-Unis, tandis que la demande pour les voyages nationaux et internationaux a augmenté. Ces tendances ont contribué à une année record pour le tourisme canadien.

Accessibilité

En 2025, Transports Canada a amélioré l'accessibilité au transport aérien en encourageant l'utilisation d'un formulaire médical standardisé et en améliorant le partage des données. L'accessibilité a également été intégrée dans les politiques, les directives réglementaires et les grands projets, notamment le train à grande vitesse. Sur le plan international, le Canada a contribué à l'élaboration d'une stratégie mondiale d'accessibilité à l'aviation par l'intermédiaire de l'OACI.

Annexe B – Liens vers des ressources complémentaires

Si vous souhaitez obtenir des données plus détaillées ou plus récentes, veuillez consulter le [Carrefour de données et d'information sur les transports \(CDIT\)](#), fruit d'un partenariat entre Transports Canada et Statistique Canada. Ce carrefour propose des outils interactifs, des ensembles de données et des statistiques qui viennent compléter ce rapport.

Le présent rapport soutient la prise de décision fondée sur des données probantes en présentant l'analyse de manière claire et accessible. Bien qu'il fasse référence aux mesures prises au niveau fédéral lorsque cela s'avère pertinent, il ne s'agit pas d'un rapport sur les résultats du ministère.

Vous trouverez de plus amples informations sur les programmes, les résultats et les dépenses de Transports Canada dans le dernier [Rapport sur les résultats ministériels \(RRM\)](#).

Vous pouvez également être intéressé par :

- [Plan ministériel 2026-2027 de Transports Canada](#)
- [InfoBase du GC \(outil interactif de visualisation des données fédérales\)](#)