

Les Transports au Canada 2024

Rapport annuel



Transport
Canada

Transports
Canada

Canada

Sa Majesté le Roi du Canada, représenté par le ministre des Transports, 2025.

This publication is also available in English under the title Transportation in Canada 2024, Overview Report.

TP No. TP 15388F

TC No. TC 1006006

Catalogue No. T1-21E-PDF

ISSN 1920-0854

Autorisation de reproduction.

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

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

Ou contacter : [TransportCanadacopyright-droitdauteurTransport Canada@tc.gc.ca](mailto:TransportCanadacopyright-droitdauteurTransportCanada@tc.gc.ca)

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

Introduction	4
Message du ministre	4
Le rôle de Transports Canada	5
Objet du rapport	6
Faits saillants 2024	6
Rôle du réseau de transport canadien	9
Infrastructures à l'appui des corridors de commerce et de mobilité	10
Maintenir la résilience, la sûreté et la sécurité	25
Rendement du réseau	26
Les transporteurs ont maintenu la fluidité tout en répondant à la demande croissante	26
Le réseau s'est remis efficacement des perturbations et des menaces	27
Les émissions de GES des transports sont demeurées inférieures au niveau de 2019	27
Naviguer dans la volatilité dans un environnement opérationnel complexe	28
Le déclin de la connectivité est un point de pression croissant	28
Lutte pour la productivité dans un paysage en mutation	29
Aperçus modaux	31
Transport aérien	31
Transport maritime	33
Transport ferroviaire	37
Transport routier	39
Tendances et perspectives	43
Technologie	43
Initiatives stratégiques	43
Demande et perspectives	48
Conclusion	50

Introduction

Message du ministre

J'ai le plaisir de vous présenter Les transports au Canada 2024, qui donne un aperçu du réseau de transport canadien à l'œuvre.

Depuis 1936, Transports Canada aide les personnes et les marchandises à se déplacer de manière sûre, efficace et durable dans notre vaste pays, qui possède le plus long littoral du monde et s'étend sur 10 millions de kilomètres carrés. Le réseau de transport national est essentiel à notre économie, car il permet des échanges de marchandises d'une valeur de 1,55 billion de dollars le long de nos principaux corridors commerciaux en 2024, et facilite des échanges nationaux et internationaux d'une valeur de plusieurs billions de dollars chaque année.

En 2024, le réseau de transport et les chaînes d'approvisionnement essentielles ont été confrontés à un certain nombre de défis, qu'il s'agisse d'incendies de forêt, de conflits du travail ou d'instabilité géopolitique. Malgré ces défis, le système a fait preuve d'une forte résilience, les passagers et les marchandises continuant à circuler de manière fiable à travers le pays.

Le nombre de passagers a augmenté en 2024, dans les transports aériens, ferroviaires, maritimes et publics. L'amélioration de l'expérience des voyageurs et de l'accessibilité est restée une priorité absolue. Le premier Sommet national sur l'accessibilité du transport aérien a marqué une étape importante, aboutissant à des engagements visant à améliorer le transport aérien pour les personnes handicapées.

La modernisation, l'innovation et la sécurité sont les pierres angulaires de 2024. Nous avons progressé dans la réalisation d'un projet de train à grande vitesse qui révolutionnera les déplacements dans le corridor Québec-Toronto. Nous avons publié un plan d'action pour lutter contre le vol de voitures et lancé un sommet national réunissant des partenaires pour renforcer la résilience de la chaîne d'approvisionnement. Nous avons déployé de nouvelles technologies, notamment le système de ciblage du fret aérien préalable au chargement et élargi les opérations des drones, et nous avons renforcé la sécurité ferroviaire grâce au Programme de sûreté du transport ferroviaire de voyageurs.

Les réseaux de transport canadiens sont essentiels pour soutenir le commerce et une économie forte, et le renforcement de nos chaînes d'approvisionnement robustes est l'une de nos principales priorités. En 2024, les volumes de fret ont augmenté par voie aérienne, ferroviaire et maritime. Le Bureau national de la chaîne d'approvisionnement a continué à travailler avec l'industrie et les autres niveaux de gouvernement pour assurer la circulation rapide et fiable des marchandises. Nous avons investi dans la technologie et l'infrastructure pour que les chaînes d'approvisionnement restent fortes et efficaces, avec plus de 700 millions de dollars de projets dans tout le pays.

La durabilité des transports reste un principe directeur. Un plus grand nombre de véhicules à zéro émission, une plus grande efficacité des véhicules et des carburants plus propres ont permis de maintenir les émissions liées aux transports en dessous des niveaux de 2019. Nous avons investi dans des couloirs de navigation écologiques et renforcé les politiques maritimes durables. Le Plan de protection des océans a continué d'améliorer l'infrastructure et les protections maritimes.

Grâce à ces efforts, Transports Canada contribue à jeter les bases d'un avenir plus sûr, plus résilient et plus durable, en veillant à ce que notre système de transport reste un moteur essentiel de la force économique du Canada et du bien-être de ses communautés.

Cordialement,

L'honorable Chrystia Freeland

Ministre des Transports et du Commerce intérieur

Le rôle de Transports Canada

Le transport est un élément essentiel de l'économie du Canada, et il joue un rôle important dans le bien-être des Canadiens. Il permet la circulation des personnes et des marchandises à travers le pays et à l'échelle internationale, et il soutient des secteurs clés, comme l'industrie manufacturière, les ressources naturelles et le tourisme.

Des transports efficaces et fiables relient les collectivités, les centres urbains, les provinces, les territoires et les marchés mondiaux. Ils garantissent aux entreprises canadiennes l'accès aux matériaux et aux intrants dont elles ont besoin pour fonctionner, et ils contribuent à la livraison de produits canadiens aux consommateurs du monde entier.

Transports Canada est le ministère fédéral responsable de l'élaboration et de la mise en œuvre des politiques et des programmes en matière de transport. En collaboration avec ses partenaires de l'ensemble de son portefeuille de transports, Transports Canada s'efforce de promouvoir un système de transport sûr, sécurisé, efficace et respectueux de l'environnement.

Compte tenu de la vaste superficie du Canada, de la faible densité de population dans de nombreuses régions et de la diversité des conditions météorologiques, le transport sûr, sécurisé et efficace des marchandises et des passagers est une tâche complexe et permanente. Dans ce contexte, le Ministère joue un rôle central dans la surveillance, l'analyse et la communication de l'état des infrastructures de transport nationales. Il transmet ses données et ses connaissances avec les Canadiens dans le cadre de rapports réguliers afin de favoriser la transparence, la responsabilité et la prise de décision fondée sur des données probantes.

Transports Canada entreprend un large éventail d'activités pour améliorer le système de transport du Canada, notamment :

- Faire progresser les grandes initiatives d'infrastructure et les projets stratégiques;
- Investir dans les réseaux de transport et les soutenir grâce à des programmes de financement ciblés;
- Effectuer des recherches, des analyses et élaborer des politiques afin d'éclairer les stratégies et les cadres en matière de transport;
- Gérer les subventions et les contributions destinées à améliorer les infrastructures de transport dans tous les modes;
- Élaborer et mettre à jour la législation, les règlements et les normes nationales afin de maintenir et d'améliorer la sûreté, la sécurité et la durabilité environnementale;
- Collaborer avec les intervenants dans le cadre de forums de consultation et de partenariats afin de cerner les défis et d'échanger les pratiques exemplaires;

- Mettre en œuvre des programmes d’inspection, d’application de la loi et de surveillance afin de garantir que les marchandises et les passagers circulent de manière sûre et efficace à travers le pays;
- Grâce à ces activités, Transports Canada contribue à la mise en place d’un système de transport moderne, résilient et tourné vers l’avenir, qui répond aux besoins changeants des Canadiens et de l’économie.

Des initiatives et des réalisations spécifiques à l’année 2024 sont mises en évidence tout au long du présent rapport.

Objet du rapport

Le présent rapport donne un aperçu de la façon dont le réseau de transport national du Canada fonctionne, évolue et répond aux défis actuels et émergents. Il donne une vue d’ensemble des tendances et des résultats des différents modes de transport, en mettant l’accent sur la sécurité, la fluidité, l’accessibilité, la durabilité et le rendement économique.

Le présent rapport est publié conformément au paragraphe 52(1) de la *Loi sur les transports au Canada*, qui exige que le ministre des Transports fasse rapport au Parlement chaque année sur l’état des transports au Canada.

Le rapport vise à soutenir la prise de décision fondée sur des données probantes en présentant des indicateurs et des analyses clés d’une manière claire et accessible. Bien qu’il puisse faire référence aux mesures fédérales lorsqu’elles sont pertinentes pour les résultats nationaux, il ne s’agit pas d’un rapport sur le rendement du Ministère. Les renseignements sur les programmes, les résultats et les dépenses se trouvent dans le [Plan ministériel](#), le [Rapport sur les résultats ministériels](#) et l’[InfoBase du GC](#).

Pour les lecteurs à la recherche de données plus détaillées, désagrégées ou opportunes, le [Carrefour de données et d’information sur les transports](#) – une collaboration entre Transports Canada et Statistique Canada – offre un accès libre à des outils interactifs, des ensembles de données et des produits statistiques qui complètent le présent rapport. Des tableaux de données supplémentaires contenant des données trouvées de ce rapport seront publiés sur la plateforme après la publication du rapport en ligne.

En regroupant des renseignements généraux provenant de l’ensemble du système, ce rapport vise à informer le Parlement, les acteurs du secteur, les chercheurs et le public sur les principales tendances qui façonnent les transports au Canada.

Faits saillants 2024

Soutenir le commerce

En 2024, les cinq principaux corridors commerciaux du Canada – Pacifique, Prairies, Centre, Atlantique et Nord – ont soutenu collectivement 1,55 billion de dollars d’échanges de marchandises¹, ce qui souligne le rôle du réseau de transport national à l’appui de l’activité économique sur les marchés nationaux et mondiaux.

¹ Source : <https://ised-isde.canada.ca/site/trade-data-online/fr>

Soutenir les collectivités, les entreprises et les passagers

Le réseau de transport canadien a fait preuve de résilience en 2024. Il a continué à soutenir les collectivités et les entreprises à travers le pays de manière efficace, sûre, sécurisée et durable sur le plan environnemental. Le nombre de passagers a continué à s'améliorer et, dans certains cas, a retrouvé son niveau d'avant la pandémie en 2024. Notamment :

- 57 millions de passagers aériens ont passé le contrôle de sécurité préalable à l'embarquement dans les huit plus grands aéroports du Canada en 2024, soit une augmentation de 5,8 % par rapport à 2023, et de 2,7 % par rapport à 2019. Ces mêmes aéroports ont atteint l'objectif de niveau de service de 95 % des passagers contrôlés dans les 15 minutes;
- En 2024, VIA Rail a transporté environ 4,4 millions de passagers à travers le pays, soit une augmentation de 7 % par rapport à 2023 (88 % des niveaux de 2019);
- Les réseaux de transport urbain à travers le Canada ont continué à se redresser en 2024. Sur l'ensemble de l'année, les Canadiens ont effectué environ 1,6 milliard de trajets en transport public, soit une augmentation par rapport à 1,5 milliard en 2023 (84,2 % des niveaux d'avant la pandémie).

Croissance des volumes de fret

Les niveaux d'activité du fret ont progressé parallèlement à la croissance économique modeste, avec des augmentations notables dans de nombreux modes de transport :

- Les volumes de fret aérien ont atteint 1,58 million de tonnes, soit une augmentation de 4,4 % par rapport à 2023, sous l'effet de l'essor du commerce électronique et de l'extension des itinéraires aériens;
- Le débit de marchandises conteneurisées dans les quatre plus grands ports à conteneurs du Canada a augmenté de 4,6 %, reflétant le bon rendement du commerce international;
- Les expéditions ferroviaires ont augmenté d'une année sur l'autre de 2,8 % dans l'ouest du Canada et de 1,6 % dans le centre du pays.

Perturbations et résilience du système

Malgré plusieurs perturbations – notamment des feux de forêt dans l'ensemble du Canada, des menaces accrues liées à la sécurité des compagnies aériennes, des problèmes d'incendies dans le fret aérien, la panne informatique CrowdStrike, des conflits du travail (chez les transporteurs ferroviaires de catégorie I et dans les principaux ports), l'effondrement du pont du port de Baltimore et l'instabilité mondiale (p. ex. les risques liés au transport maritime dans la mer Rouge, les vols de rapatriement en provenance du Moyen-Orient) – le système de transport du Canada a fait preuve d'une forte résilience. Toutefois, plusieurs défis, tels que la forte volatilité de l'économie et du commerce, un environnement géopolitique incertain, une faible productivité, des investissements et une adoption des technologies insuffisants, une lourde charge réglementaire et une connectivité réduite dans le réseau de transport, continueront d'empêcher un retour complet aux performances d'avant la pandémie dans un avenir proche.

Réduction des émissions

Les nouvelles données sur les émissions pour 2023 montrent que si les émissions de gaz à effet de serre (GES) liées aux transports ont augmenté depuis la pandémie, elles restent inférieures de 12 mégatonnes au niveau de 2019. Ces progrès

reflètent les gains d'efficacité des véhicules, l'adoption croissante de véhicules sans émissions et l'utilisation accrue de carburants plus propres.

Initiatives de modernisation et d'innovation

En 2024, Transports Canada a dirigé et soutenu un large éventail d'initiatives qui ont fait progresser la sécurité, l'innovation, l'accessibilité et la durabilité environnementale des transports dans tous les modes. Voici certaines réalisations importantes :

Air

- Lancement de l'initiative Traitement approprié – mode aérien, qui teste des outils de reconnaissance faciale et d'identité numérique pour un traitement plus rapide et plus sûr des passagers dans les aéroports;
- Lancement du système de ciblage du fret aérien avant chargement, qui s'appuie sur l'apprentissage machine pour renforcer la sécurité du fret aérien et soutenir la résilience économique;
- Élargissement de l'exploitation de drones et de la mise en œuvre de la Stratégie de Transports Canada en matière de drones à l'horizon 2025, y compris des étapes vers l'intégration au-delà de la visibilité directe (BVLOS) et des systèmes de gestion du trafic de drones;
- Premier Sommet national sur l'accessibilité du transport aérien, qui a débouché sur des engagements importants visant à améliorer les transports aériens pour les personnes handicapées.

Maritime

- Poursuite de la mise en œuvre du Plan de protection des océans (PPO), y compris l'extension de la surveillance de l'Arctique, la modernisation des infrastructures maritimes dans les collectivités nordiques et le renforcement de la réglementation en matière d'intervention en cas de déversement;
- Participation accrue des Autochtones à la sécurité et à la gestion maritimes, soutenue par plus de 40 accords de partenariat et de nouveaux investissements dans la formation, l'équipement et les systèmes de données;
- Respect élevé (99 %) des restrictions de vitesse imposées aux navires pour protéger les espèces de baleines menacées, grâce à des zones de ralentissement volontaires et obligatoires;
- Adoption par l'Organisation maritime internationale (OMI) de la proposition du Canada concernant la création d'une zone de contrôle des émissions dans l'Arctique, ce qui favorise la réduction des émissions marines.

Ferroviaire

- Progrès significatifs dans l'initiative du train à grande vitesse du Canada, avec l'achèvement de la phase d'approvisionnement et l'entrée du projet dans la phase de développement conjoint en 2025.

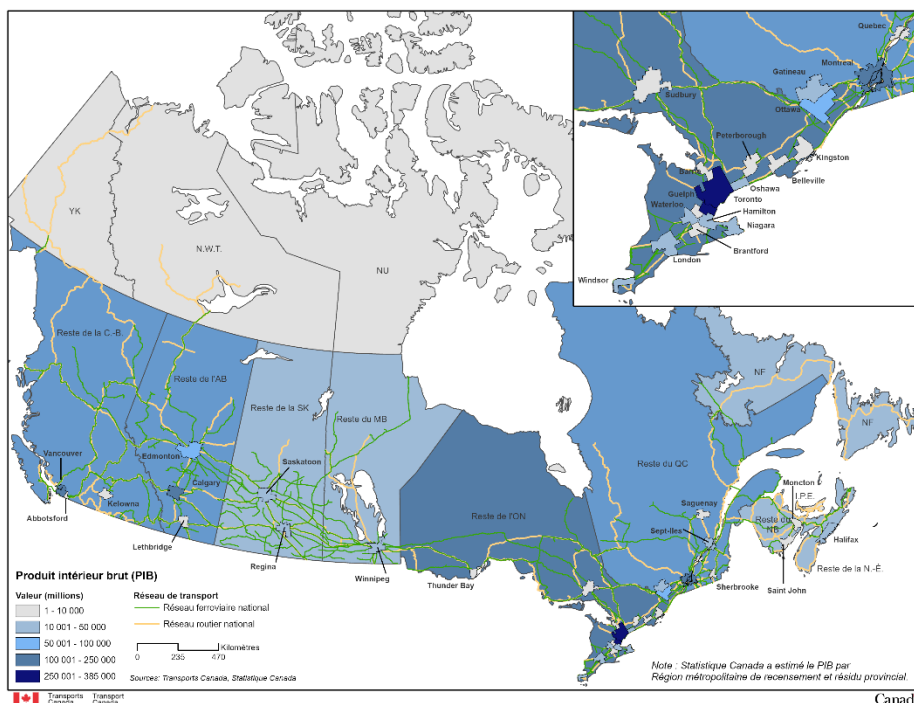
Route

- Sommet national pour lutter contre le vol de véhicules et publication d'un plan d'action fédéral, conduisant à une réduction nationale des taux de vol de véhicules;
- Avancées majeures dans la recherche sur les véhicules connectés et automatisés (VCA), y compris des essais de véhicule à tout (V2X) par des partenaires universitaires.

Multimodal

- Plus de 4 200 inspections ont été menées dans le cadre du Programme du transport des marchandises dangereuses (PTMD), ce qui a donné lieu à plus de 6 000 mesures d'application de la loi et à l'achèvement complet du plan d'action de la vérification du Commissaire à l'environnement et au développement durable;
- Engagement actif du Bureau national de la chaîne d'approvisionnement (BNCA), notamment la coordination pendant les perturbations dues aux feux de forêt et les efforts visant à résoudre les goulots d'étranglement portuaires et à améliorer l'infrastructure numérique.

Rôle du réseau de transport canadien



Secteur du transport et de l'entreposage au Canada

- **96,5 milliards de dollars** (4,3 %) de contribution directe au PIB du Canada en 2024
- Augmentation de **2,6 %** par rapport à 2023
- Soutient près d'**un million** d'emplois canadiens chaque année

Le réseau de transport du Canada est une pierre angulaire de l'économie nationale, car il permet de déplacer en toute fluidité les personnes, les marchandises et les matériaux à travers le pays et vers les marchés internationaux. Le secteur du transport et de l'entreposage soutient près d'un million d'emplois directs et indirects² et relie les collectivités rurales et urbaines à travers les provinces, les territoires et les frontières.

En 2024, le secteur a contribué directement à l'économie canadienne à hauteur de 96,5 milliards de dollars, soit 4,3 % du produit intérieur brut (PIB) du pays, ce qui représente une augmentation de 2,6 % par rapport à l'année précédente. De manière plus générale, le système de transport canadien soutient le mouvement de milliers de milliards de dollars d'échanges commerciaux à travers les principaux corridors de transport du Canada chaque année, soulignant son rôle clé dans la prospérité nationale et la compétitivité mondiale.

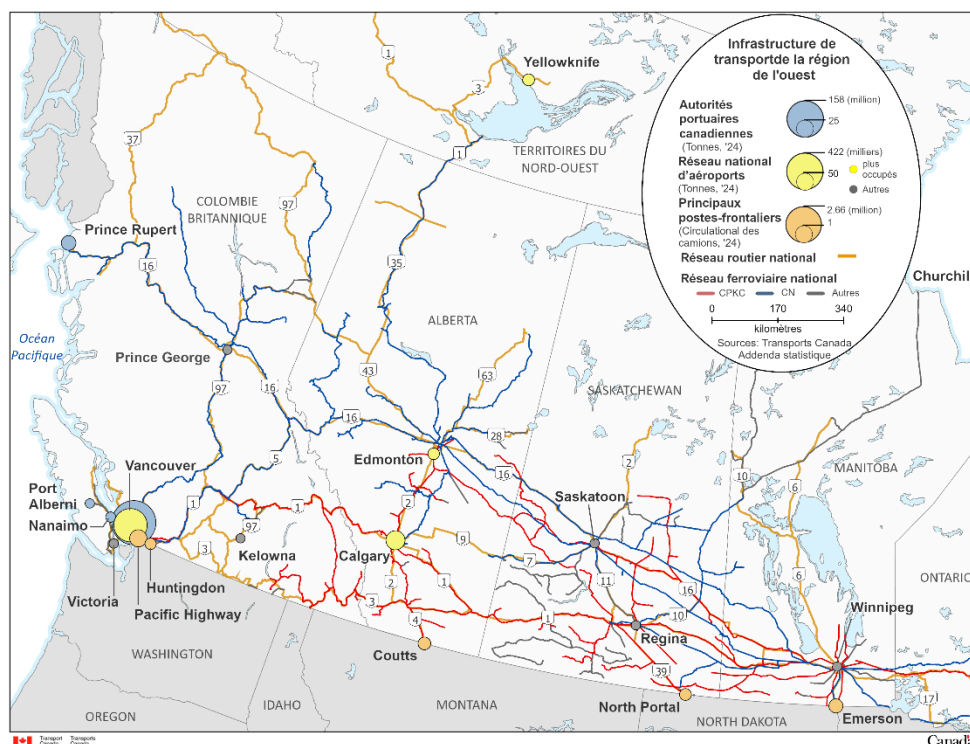
² Source : https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/tv.action?pid=1410020201&request_locale=fr

Infrastructures à l'appui des corridors de commerce et de mobilité

En 2024, le commerce international de marchandises du Canada atteindra environ 1,55 billion de dollars³. Par mode de transport, 46 % de cette valeur commerciale a été transportée par route, 21,1 % par voie maritime, 11,6 % par voie aérienne, 10,5 % par voie ferroviaire et 10,8 % par d'autres modes – y compris les pipelines, les services de messagerie et la poste, et le transport d'électricité. Ces flux ont été rendus possibles par des réseaux de transport complexes et multimodaux en exploitation dans les corridors commerciaux du Pacifique, des Prairies, du Centre, de l'Atlantique et du Nord du Canada.

Au-delà des échanges commerciaux, le réseau de transport joue également un rôle clé dans la promotion d'une mobilité inclusive et accessible, une priorité croissante à mesure que la population du Canada continue de croître. En 2024, la population a augmenté de plus de 700 000 personnes, pour atteindre environ 41 millions, soit un taux de croissance annuel d'environ 1,8 %. Le Canada est ainsi devenu le pays du G7 dont la population croît le plus rapidement. L'immigration a été le principal moteur de cette croissance, augmentant la demande de transports publics, d'infrastructures urbaines et de réseaux de transport interurbain⁴.

Corridor du Pacifique



³ Source : <https://ised-isde.canada.ca/site/trade-data-online/fr>

⁴ Source : <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/250319/dq250319a-fra.htm>

Le corridor du Pacifique est un point de passage pour les échanges commerciaux et les transports du Canada avec la région Asie-Pacifique. Il permet d'accéder aux principaux marchés émergents de l'Asie du Sud-Est, grâce à un réseau hautement intégré d'infrastructures maritimes, ferroviaires, routières et aériennes. Les ports de Vancouver et de Prince Rupert sont au cœur de ce corridor, qui constituent des points d'exportation essentiels pour les produits de base canadiens, comme le charbon, les céréales et la potasse; et des points d'arrivée cruciaux pour les importations destinées à être utilisées dans tout le Canada. Ce corridor ne soutient pas seulement l'économie de la Colombie-Britannique, mais sert également d'atout commercial national, permettant l'exportation de plus de 67 milliards de dollars de marchandises depuis d'autres provinces et de 48 milliards de dollars depuis la Colombie-Britannique en 2024⁵.

Infrastructures maritimes et ferroviaires

Au total, il y a plus de 30 ports, y compris des ports pour petits bateaux et des marinas, le long de la côte de la Colombie-Britannique.

Le port de Vancouver – le plus grand port du Canada – est une importante plateforme multimodale directement reliée au réseau ferroviaire national de catégorie I⁶, ce qui facilite le transport efficace des marchandises à travers le pays. Un élément clé de cette connexion est le pont ferroviaire Second Narrows, qui relie les terminaux du port aux marchés intérieurs via la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et d'autres chemins de fer (Canadian Pacific Kansas City [CPKC] et BNSF Railway), permettant des transferts de fret de grande capacité à travers le bras de mer de Burrard. Avec plus de 3 100 arrivées de navires par année, le port est au cœur des chaînes d'approvisionnement mondiales du Canada. En 2024, il traitera 158 millions de tonnes de marchandises, 3,5 millions d'unités équivalentes à 20 pieds (EVP) et gèrera 240 milliards de dollars d'importations et d'exportations, soit un tiers des échanges de marchandises du Canada en dehors de l'Amérique du Nord.

Le port de Prince Rupert, troisième port du Canada en ce qui a trait à la valeur commerciale, est le port nord-américain le plus proche de l'Asie, ce qui confère au Canada un avantage concurrentiel en ce qui a trait au temps de transit. Il est également relié au réseau ferroviaire de catégorie I, qui permet aux conteneurs et aux marchandises en vrac d'accéder directement à l'intérieur du pays. En 2024, il a traité 23,5 millions de tonnes de marchandises et 700 000 EVP. Le port soutient également le tourisme, en servant d'escale aux grands navires de croisière, avec environ 59 000 passagers de croisière arrivant en 2024.

Les ports de Nanaimo et d'Alberni desservent l'île de Vancouver, acheminant les marchandises et les personnes vers leurs destinations finales.

Infrastructure du corridor du Pacifique

Transport maritime

- 30 ports au total (y compris les grands ports, les ports pour petits bateaux et les marinas)
- Quatre administrations portuaires canadiennes (Vancouver, Prince Rupert, Nanaimo et Alberni)

Transport ferroviaire

- Principaux chemins de fer – CN, CPKC et Burlington Northern Santa Fe (BNSF)

Transport routier

- Routes : Transcanadienne (1), route 97, Yellowhead (16), route 37
- Deux postes frontaliers (Pacific Highway et Huntingdon)

Transport aérien

- 36 aéroports certifiés et quatre grands

⁵ Source: Transport Canada, adapted from Statistics Canada Merchandise Trade Data.

⁶ Remarque : Le Canada compte deux grands chemins de fer de marchandises de catégorie I, le Canadien National (CN) et le Canadien Pacifique Kansas City (CPKC), qui sont responsables de la majeure partie du trafic ferroviaire de marchandises (source : [Réseau ferroviaire du Canada](#)).

Le réseau de traversiers de la Colombie-Britannique, principalement exploité par BC Ferries, est l'un des plus importants et des plus étendus au monde. Avec plus de 25 itinéraires et près de 50 terminaux, il est essentiel pour le déplacement de passagers et de marchandises sur le littoral accidenté de la province. En 2024, le trafic de passagers et de véhicules a augmenté respectivement de 1 % et de 2 %⁷. Le système relie les grands centres urbains comme Vancouver et Victoria aux collectivités plus petites et éloignées, et il aide le transport du fret commercial – y compris les denrées alimentaires, les biens de consommation et les fournitures industrielles – qui est essentiel au bien-être économique des économies insulaires. Il soutient également le tourisme, une industrie clé, en permettant l'accès à des destinations populaires le long de la côte.

Infrastructures routières

Le corridor du Pacifique est un réseau routier complet qui favorise la circulation des biens et des personnes dans les régions urbaines, rurales, intérieures et nordiques de la Colombie-Britannique. Ce réseau est essentiel pour relier les principaux centres économiques – comme Metro Vancouver, la vallée de l'Okanagan et Prince George – aux ports, aux postes frontaliers et au reste du Canada. La route transcanadienne (route 1) et la route 97 sont des artères majeures qui offrent des liaisons est-ouest et nord-sud essentielles pour le commerce régional et le réseau de transport. Dans le nord de la Colombie-Britannique, des routes comme la 16 (Yellowhead) et la 37 relient les régions riches en ressources aux ports côtiers, soutenant ainsi les industries minières, forestières et énergétiques.

Les ponts sont des infrastructures importantes pour les passagers et les marchandises, en particulier dans la vallée du bas Fraser Mainland où ils contribuent à faire passer de gros volumes de circulation provenant des banlieues et de marchandises à travers le fleuve Fraser et le bras de mer Burrard. Le pont Second Narrows (Ironworkers Memorial) est un passage clé de la route 1, qui permet le mouvement de marchandises et de passagers entre Vancouver, la côte Nord et le reste de la province. Ensemble, les ponts et les routes de la région forment un réseau multimodal résistant qui soutient le commerce national et international.

Le corridor comprend également d'importants postes frontaliers terrestres qui facilitent le commerce avec les États-Unis. En 2024, le corridor du Pacifique a enregistré en moyenne 2 300 passages de camions par jour, ce qui représente environ 9 % de tous les mouvements frontaliers terrestres au Canada. Le poste frontalier Pacific Highway est particulièrement important, puisqu'il s'agit du cinquième passage le plus fréquenté au Canada, avec 2 000 mouvements quotidiens de véhicules commerciaux qui facilitent les échanges commerciaux de grande valeur et urgents entre la Colombie-Britannique et les marchés américains. Près de 3 millions de mouvements de véhicules personnels ont également eu lieu entre la Colombie-Britannique et Blaine (Washington) en 2024⁸, ce qui illustre l'importance du corridor pour le transport international de passagers.

Infrastructure aérienne

Le corridor du Pacifique compte environ 36 aéroports qui fournissent des services aériens nationaux et internationaux aux entreprises qui achètent des biens en Colombie-Britannique et qui livrent des marchandises aux acheteurs dans le corridor.

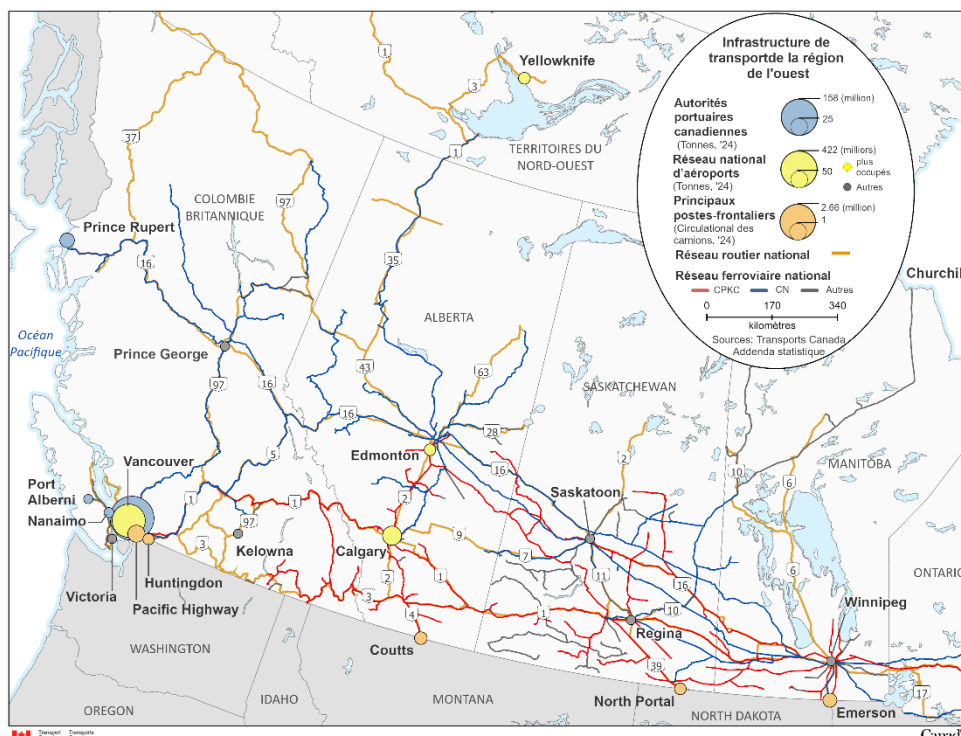
⁷ Source : [BC Ferries](#)

⁸ Source : [Bureau of Transportation Statistics](#)

L'aéroport international de Vancouver est une plaque tournante majeure pour le transport de passagers⁹, accueillant plus de 2,8 millions de passagers aériens par mois. Il relie le Canada à des destinations, comme les États-Unis, le Mexique, le Japon, Hong Kong et le Royaume-Uni. L'aéroport international de Victoria joue également un rôle régional important, en accueillant 1,8 million de passagers, principalement nationaux, en 2024.

Le transport aérien joue également un rôle clé dans l'acheminement du fret à l'intérieur et à l'extérieur de la province. En 2024, le corridor du Pacifique a traité en moyenne plus de 27 000 tonnes de fret aérien par mois, l'aéroport international de Vancouver (YVR) représentant 98 % de ce volume.

Corridor des Prairies



Le corridor des Prairies, qui englobe les provinces de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba, est un élément essentiel des réseaux de transport nationaux et internationaux du Canada. La région est riche en ressources naturelles, spécialisée dans l'extraction de pétrole et de gaz, les céréales et les produits agroalimentaires, et les minéraux essentiels comme la potasse et l'uranium. Ensemble, les provinces des Prairies ont exporté pour 249 milliards de dollars de marchandises en 2024. Le pétrole brut acheminé par oléoduc vers les États-Unis représente la plus grande part des exportations des Prairies (55 % en 2024, soit 137 milliards de dollars)¹⁰. Les exportations d'autres marchandises vers les États-Unis s'effectuent principalement aux postes frontaliers ferroviaires régionaux.

En outre, ce corridor joue un rôle clé dans le transport des importations et des exportations à travers le pays. Les exportations sont déplacées vers les ports du Pacifique pour être expédiées vers l'Asie, ainsi que vers le Canada central et

⁹ Remarque : Les grands aéroports sont définis comme desservant au moins 200 000 passagers par année, ou comme des aéroports servant de plaque tournante régionale. Ils font partie du système national des aéroports (source : [Un ciel à partager : Guide à l'intention des gestionnaires de la faune – TP 13549 – Chapitre 6 – Aéroports](#))

¹⁰ Transports Canada, adapté des données sur le commerce international de marchandises de Statistique Canada.

atlantique pour être exportées vers les marchés mondiaux, ce qui rend les routes commerciales du Canada plus diversifiées et plus résistantes. Depuis ce corridor, on déplace des produits manufacturés importés d'Asie – destinés à l'Ontario et aux États-Unis – depuis les ports du Pacifique, comme Vancouver et Prince Rupert.

Infrastructure ferroviaire

Le corridor des Prairies est desservi par trois chemins de fer de catégorie I. Le CN et le CPKC exploitent un vaste réseau de voies principales est-ouest dans le corridor, qui représente près de la moitié de leur kilométrage ferroviaire total. Le BNSF dessert le Manitoba sur un axe nord-sud. Les chemins de fer d'intérêt local complètent ce système en fournissant des services d'apport essentiels, qui permettent aux agriculteurs d'acheminer leurs produits vers les marchés et qui fournissent aux collectivités rurales et nordiques des services essentiels. Le chemin de fer de la baie d'Hudson assure le transport de marchandises et de passagers vers les collectivités du nord du Manitoba.

Les principaux croisements de voies ferrées sont étroitement liés aux croisements de camions à fort volume : Emerson (Manitoba), North Portal (Saskatchewan) et Coutts (Alberta), qui figurent tous parmi les 10 premiers points d'exportation ferroviaire vers les États-Unis.

En 2024, le corridor des Prairies a transporté d'importants volumes de marchandises diverses vers les ports de la Colombie-Britannique en vue de leur exportation vers l'étranger. Il est également relié aux marchés de la côte Est en passant par Thunder Bay et le corridor maritime des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, et directement par voie ferrée aux ports de Montréal et de Halifax. La majeure partie du trafic ferroviaire sortant des Prairies est destinée aux marchés étrangers (82 millions de tonnes), suivie par les exportations vers les États-Unis (44 millions de tonnes).

Les principales destinations d'exportation sont les États-Unis, la Chine, le Japon, la Corée du Sud et le Mexique. Alors que la Saskatchewan joue un rôle clé dans la fourniture de potasse et de légumineuses à l'Inde et au Brésil. En outre, environ un cinquième des expéditions intermodales de catégorie I sont des transbordements américains qui entrent au Canada par les portes d'entrée du Pacifique, traversent les Prairies et retournent aux États-Unis, ce qui souligne le rôle stratégique du corridor dans les réseaux de transport continentaux.

Infrastructures routières

Le corridor des Prairies est ancré dans le réseau routier national du Canada, la route transcanadienne (route 1) étant la principale artère est-ouest de la région. Elle relie les Prairies aux principaux marchés de l'est et de l'ouest du Canada et facilite les échanges interprovinciaux et internationaux.

La route 2, qui relie Edmonton et Calgary, est la route la plus fréquentée des Prairies, avec plus de 30 000 véhicules par jour, dont des véhicules de tourisme et des camions commerciaux. Les tronçons urbains de la route 2, en particulier près de Calgary et d'Edmonton, sont élargis à six voies pour faire face aux volumes importants, tandis que sur les routes périphériques de ces deux villes circulent plus de 100 000 véhicules par jour.

Infrastructure du corridor des Prairies

Transport maritime

- Proximité du port de Thunder Bay qui permet de relier les Prairies aux routes maritimes du centre du Canada

Transport ferroviaire

- Service assuré par le CN, le CPKC et le BNSF
- Nord du Manitoba desservi par le chemin de fer de la baie d'Hudson

Transport routier

- Deux routes nationales (Transcanadienne et Yellowhead)
- Passages frontaliers aux routes 4, 6, 39 et 75

Transport aérien

- Cinq aéroports du réseau d'aéroports national (Edmonton, Calgary, Saskatoon, Regina et Winnipeg)

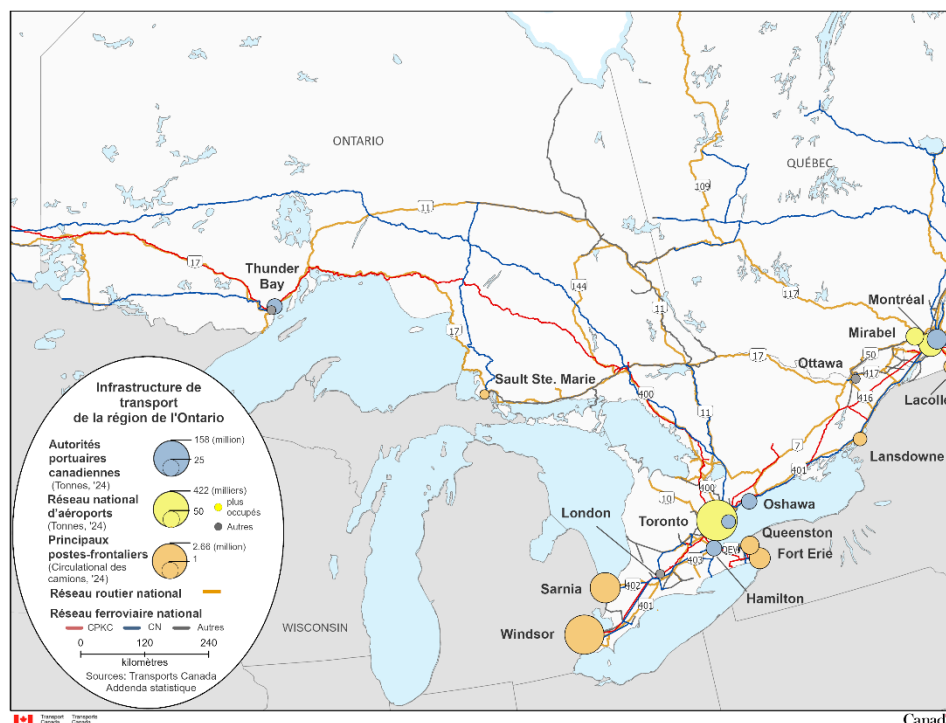
Les postes frontaliers routiers sont stratégiquement alignés sur les principaux passages ferroviaires. Dans les Prairies, les routes 4, 6, 38 et 75 constituent des points de passage importants. Cet alignement renforce l'efficacité du corridor en tant qu'artère commerciale multimodale, soutenant à la fois la distribution nationale et les chaînes d'approvisionnement internationales.

Le corridor de la route 3 (également connu sous le nom de Crowsnest Highway) traverse le sud de l'Alberta et pénètre en Colombie-Britannique. Il joue un rôle stratégique dans le cadre des transports et de l'économie est-ouest du Canada. Il s'agit d'un axe essentiel pour le commerce et la chaîne d'approvisionnement, qui fait partie du corridor CANAMEX, reliant l'Alberta aux marchés américain et mexicain. Le corridor soutient les secteurs de l'agriculture, de l'énergie et de l'exploitation minière, en particulier dans le sud de l'Alberta et le sud-est de la Colombie-Britannique. En outre, il sert d'itinéraire de délestage à la route transcanadienne (route 1), notamment en cas de congestion, d'accidents, de travaux ou de fermetures. La route 3 fait l'objet d'un projet pluriannuel d'élargissement à quatre voies entre la frontière de la Colombie-Britannique et Medicine Hat, en Alberta.

Infrastructure aérienne

Toutes les grandes villes du corridor des Prairies sont desservies par des aéroports internationaux, qui assurent une connectivité essentielle pour les passagers et le fret. Il s'agit d'Edmonton, de Calgary, de Saskatoon, de Regina et de Winnipeg, ainsi que de petits aéroports locaux et d'aérodromes qui ne font pas partie du réseau d'aéroports national. L'aéroport international de Calgary est la principale plaque tournante aérienne de la région et la principale porte d'entrée pour les voyages internationaux. En 2024, il a accueilli 18,4 millions de passagers, ce qui le place au quatrième rang des principaux aéroports du Canada. La majeure partie de ce trafic (66 %) était intérieure, suivie par les voyages transfrontaliers (principalement vers les États-Unis) avec 21 %, et d'autres destinations internationales avec 13 %.

Corridor du Centre



Le corridor du Centre s'étend sur l'Ontario et le Québec, qui représentent ensemble plus de 60 % de la population du Canada. Il comprend le corridor Windsor-Québec, l'un des corridors économiques les plus importants du pays, qui relie

Infrastructure du corridor du Centre

Transport maritime

- Quatre administrations portuaires en Ontario (Hamilton-Oshawa, Toronto, Thunder Bay et Windsor)
- Cinq administrations portuaires au Québec (Montréal, Québec, Saguenay, Sept-Îles et Trois-Rivières), Montréal étant la plus importante

Transport ferroviaire

- Service du CN et du CPKC, avec 11 lignes ferroviaires secondaires en Ontario et de nombreuses autres au Québec

Transport routier

- Les routes les plus fréquentées sont la 401 (Ontario) et les autoroutes 20 et 40 (Québec)

Transport aérien

- Sept aéroports du réseau d'aéroports national (Thunder Bay, London, Toronto Pearson, Ottawa, Montréal Trudeau, Montréal Mirabel et Québec)

les principaux centres urbains de Windsor, à l'ouest, à la ville de Québec, à l'est. Avec Toronto et Montréal, les deux plus grandes villes du Canada, ce corridor joue un rôle central dans l'économie nationale. Il accueille une part importante des déplacements de passagers du Canada par voie aérienne, ferroviaire et routière. Toronto et Montréal servent de plaques tournantes pour les liaisons nationales et internationales. Ensemble, l'Ontario et le Québec contribuent à 70 % du PIB manufacturier du Canada¹¹ et abritent une part importante de l'économie de services du pays, y compris des secteurs comme le commerce de gros et de détail, le tourisme et la finance. Cette base économique diversifiée est à l'origine d'une demande importante de déplacements domicile-travail et de passagers dans l'ensemble de la région.

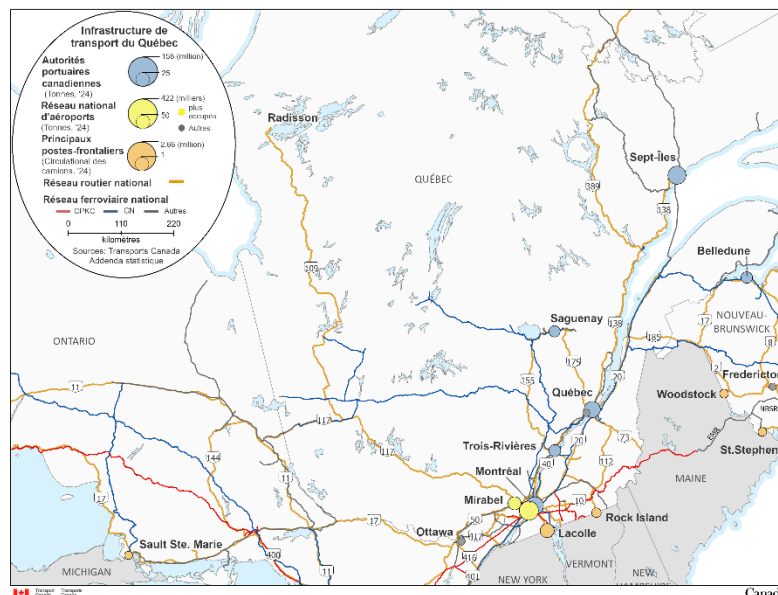
Ce corridor facilite les échanges commerciaux nationaux et internationaux, en particulier avec les États-Unis, grâce à un solide réseau d'autoroutes, de voies ferrées et de postes frontaliers,

notamment les portes d'entrée de Windsor et de Sarnia. En outre, le corridor est un élément clé du réseau Grands Lacs - Voie maritime du Saint-Laurent, une voie commerciale vitale et efficace qui a vu transiter 4 008 navires de charge transportant 36,3 millions de tonnes de marchandises d'une valeur de 16,7 milliards de dollars en 2022. En 2023, près de 38 millions de tonnes de marchandises ont transité par la Voie maritime¹².

Infrastructures maritimes

Le corridor maritime des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent est vital pour le commerce maritime. Il se trouve dans le cœur industriel et agricole du Canada et des États-Unis. Il aide au mouvement des marchandises essentielles, des marchandises conteneurisées et des exportations transbordées à travers l'Amérique du Nord et vers les marchés mondiaux.

La Voie maritime aide également au transport des céréales des Prairies, généralement expédiées depuis le port de Thunder Bay et transférées dans les ports du Québec pour l'exportation outre-mer. En 2024, environ 37 millions de tonnes de cargaisons ont transité par la



¹¹ Statistique Canada, https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/cv.action?pid=3610048801&request_locale=fr.

¹² Source: [Transport Canada announces a modernized agreement with the St. Lawrence Seaway Management Corporation - Canada.ca](https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/cv.action?pid=3610048801&request_locale=fr).

Voie maritime. Parmi les principales marchandises, il faut mentionner les céréales, le minerai de fer, les exportations de potasse, les importations de charbon et de sel en provenance des États-Unis ainsi que les importations de produits de fer et d'acier, qui représentent ensemble environ les deux tiers du trafic international du Canada sur la Voie maritime.

Grands Lacs

Les Grands Lacs – lac Supérieur, lac Michigan, lac Huron, lac Érié et lac Ontario – sont traversés par la frontière canado-américaine et sont directement reliés à la Voie maritime du Saint-Laurent, laquelle permet aux navires de voyager du cœur de l'Amérique du Nord jusqu'à l'océan Atlantique. Plusieurs ports importants soutiennent le commerce et les économies régionales :

- Port de Duluth-Superior : le port le plus grand et le plus actif des Grands Lacs;
- Port de Chicago : un important centre de transport commercial intérieur;
- Port de Cleveland : le plus grand port du lac Érié;
- Port de Détroit : une plaque tournante pour le commerce et la fabrication d'automobiles;
- Port de Thunder Bay : un débouché essentiel pour les exportations de céréales des Prairies depuis le lac Supérieur;
- Port de Windsor : une situation stratégique sur la rivière Détroit, qui constitue un lien essentiel avec les marchés américains.

Voie maritime du Saint-Laurent

S'étendant de Montréal au lac Érié, la Voie maritime est un système de 15 écluses qui permet aux navires de naviguer entre les Grands Lacs et le bas du fleuve Saint-Laurent, pour finalement atteindre l'océan Atlantique. Le canal Welland comprend huit écluses canadiennes qui permettent aux navires de contourner les chutes du Niagara et de relier le lac Érié au lac Ontario. La section Montréal-lac Ontario comporte sept écluses – cinq au Canada et deux aux États-Unis – qui permettent la navigation entre le lac Ontario et le bas du fleuve Saint-Laurent. Voici les principaux ports canadiens situés le long de la Voie maritime :

- Port de Toronto : la principale porte d'entrée de l'Ontario pour le commerce international de conteneurs;
- Port de Hamilton-Oshawa : le plus grand port de l'Ontario en ce qui a trait au volume de marchandises;
- Port Colborne : il est situé à l'extrémité sud du canal Welland, qui relie les Grands Lacs à l'Atlantique.

Fleuve Saint-Laurent

Le fleuve Saint-Laurent commence à la limite nord-est du lac Ontario et se jette dans l'océan Atlantique. Il comprend sept écluses navigables, qui font partie du système de la Voie maritime. Ces écluses permettent aux navires de contourner les obstacles naturels, comme les rapides et les barrages. Voici les ports les plus importants le long du fleuve :

- Port de Montréal : le deuxième port à conteneurs du Canada et une plaque tournante essentielle pour le commerce intermodal;
- Port de Québec : une installation en eau profonde spécialisée dans le transport de marchandises en vrac, comme les céréales et les minéraux;
- Port de Trois-Rivières : situé à mi-chemin entre Montréal et Québec, il sert de centre commercial régional;
- Port de Saguenay : au nord de la ville de Québec, soutient les industries forestières et de l'aluminium;
- Port de Sept-Îles : un point d'exportation clé pour le minerai de fer et d'autres produits miniers de la Côte-Nord.

D'autres ports importants sont le port de Baie-Comeau, la zone portuaire de Port-Cartier et les installations de la Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie. Nombre de ces petits ports jouent un rôle clé dans l'approvisionnement des collectivités rurales et isolées.

Infrastructure ferroviaire

Les chemins de fer de marchandises de catégorie I exploitent de vastes réseaux de voies principales qui suivent de près l'infrastructure routière de la région, avec des connexions interprovinciales clés reliant le centre du Canada aux régions de l'Ouest et de l'Atlantique. Environ un tiers du réseau de voies principales de catégorie I du Canada se trouve dans le corridor, avec comme points d'ancrage les principaux terminaux de la région du Grand Toronto, de Montréal et de la ville de Québec. Ces terminaux jouent un rôle essentiel dans la manutention et la distribution des marchandises importées des marchés d'outre-mer.

Outre les grandes voies ferroviaires du CN et du CPKC, le corridor du Centre compte de nombreuses voies secondaires, avec différents exploitants, qui assurent la liaison entre de petites collectivités éloignées. L'Ontario dispose de 11 voies secondaires, tandis que le Québec en compte environ une centaine pour desservir sa population dispersée.

Le trafic ferroviaire de marchandises dans le corridor est dominé par les expéditions intermodales (conteneurisées), suivies par les mouvements de manifestes (vrac mélangé), d'automobiles et de céréales. Le réseau ferroviaire du corridor facilite les échanges commerciaux à haut volume et à délai de livraison critique avec les marchés nationaux et internationaux. L'Ontario accueille trois des six principaux points de passage des exportations ferroviaires du pays : Sarnia (premier), Windsor (deuxième) et Fort Erie (sixième), tandis que Lacolle, au Québec, se classe huitième, ce qui souligne le rôle stratégique de cette région en matière de commerce.

Outre le fret, le corridor Québec-Windsor est l'épine dorsale du réseau ferroviaire de passagers du Canada. Les voies les plus fréquentées de VIA Rail relient les grands centres urbains – Toronto, Ottawa, Montréal et Québec – et assurent une connectivité interurbaine et régionale essentielle. Ce corridor, qui compte 48 gares et 1 800 kilomètres de voies ferrées, représente 95 % des services aux passagers nationaux de VIA Rail.

Une grande partie des activités de VIA Rail se déroule sur des infrastructures ferroviaires appartenant au CN. Sur le segment CN du corridor, environ 54 trains VIA Rail circulent chaque jour, ce qui représente 75 % des mouvements de trains, bien que les trains de marchandises du CN conservent le droit de passage.

Infrastructures routières

L'Ontario compte 6 135 kilomètres de ligne de centre sur le réseau routier (définies comme les principaux corridors interprovinciaux et internationaux par le rapport annuel du réseau routier national) et 682 km de réseau de desserte (principales liaisons avec les routes principales à partir des centres de population et des centres économiques).

Le corridor du Centre représente 33 % du réseau routier national du Canada et joue un rôle essentiel dans la circulation des biens et des personnes. Elle accueille une forte concentration d'activités de camionnage et de services logistiques de tiers, tout en servant de réseau de banlieue clé pour les principaux centres de population. Des autoroutes à grande capacité constituent l'épine dorsale de ce système routier, notamment les autoroutes de la série 400 de l'Ontario et les autoroutes du Québec, qui relient toutes les grandes villes entre Windsor et Québec.

Bien que la capacité des infrastructures soit généralement élevée le long de ces itinéraires, des encombrements importants persistent, en particulier dans et autour des zones métropolitaines du Grand Toronto et de Montréal. Les retards chroniques aux heures de pointe sont fréquents et restent un défi majeur pour la mobilité du fret et des passagers.

L'Ontario et le Québec accueillent cinq des six postes frontaliers terrestres les plus fréquentés du Canada en ce qui a trait au volume de circulation et de valeur commerciale. Notamment :

- Pont Ambassador (Windsor, ON)
- Pont Bluewater (Sarnia, ON)
- Peace Bridge (Fort Erie, ON)
- Pont Queenston-Lewiston (Niagara Falls, ON)
- Lacolle (QC)

Ces points de passage constituent des liens vitaux pour le commerce transfrontalier et forment une partie essentielle des connexions de la porte d'entrée du Canada avec les États-Unis.

Infrastructure aérienne

Toronto Pearson (YYZ) et Montréal-Trudeau (YUL) sont les principales plateformes aériennes internationales du corridor du Centre et accueillent l'essentiel du trafic de passagers et de fret aérien. En 2024, la région accueillera en moyenne plus de 6,1 millions de passagers aériens par mois, dont 60 % pour YYZ et 28 % pour YUL. Le trafic de passagers de YYZ est relativement équilibré entre les marchés nationaux, transfrontaliers et autres marchés internationaux, alors que près de la moitié du trafic de YUL est international.

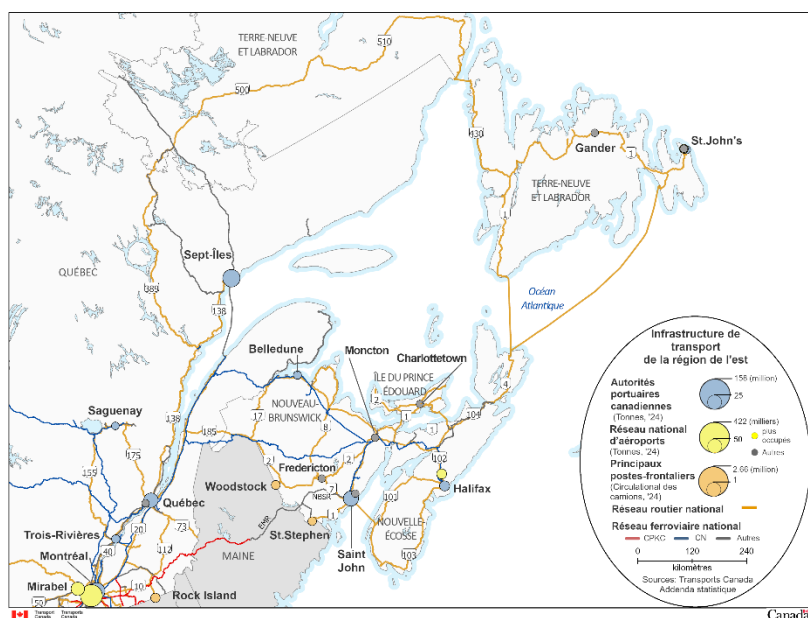
En ce qui concerne le fret aérien, la région traitera en moyenne plus de 67 000 tonnes par mois en 2024. Toronto Pearson a géré 54 % de ce volume, en tant que principale porte d'entrée du fret aérien du pays, tandis que Montréal-Trudeau en a géré environ 19 %. Ces aéroports jouent un rôle essentiel dans le soutien des flux commerciaux avec l'Asie (Chine, Corée du Sud) et l'Europe (Allemagne, Royaume-Uni, Espagne). L'aéroport international John C. Munro de Hamilton et l'aéroport international de Montréal-Mirabel sont également des plateformes de fret aérien de premier plan, offrant une capacité pour les opérations de fret et réduisant l'encombrement des principaux aéroports de passagers.

L'aéroport Billy Bishop de Toronto (YTZ), situé sur le front d'eau du centre-ville de Toronto, assure les liaisons régionales. Il offre principalement des services court-courriers nationaux et transfrontaliers, en particulier pour les passagers d'affaires. Avec plus de deux millions de passagers par année, il joue un rôle complémentaire à celui de Pearson dans la gestion de la demande régionale.

L'aéroport international d'Ottawa (YOW) est la principale porte d'entrée aérienne de la région de la capitale du Canada. Bien que plus petit que les aéroports de Toronto et de Montréal, YOW dessert des vols nationaux et internationaux et contribue à la mobilité et à la connectivité des passagers aériens du corridor, en particulier sur les marchés des voyages gouvernementaux, diplomatiques et de services.

Ensemble, ces aéroports forment un réseau de transport aérien à plusieurs niveaux qui soutient un grand nombre de mouvements de passagers, le commerce régional et mondial, ainsi qu'une demande de voyage diversifiée dans le corridor central.

Corridor Atlantique



Le corridor Atlantique englobe les réseaux de transport des quatre provinces atlantiques du Canada : le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve-et-Labrador. Géographiquement, il constitue une porte d'entrée stratégique pour les routes maritimes internationales traversant l'Atlantique Nord, facilitant ainsi les échanges avec l'Europe, la Méditerranée, l'Afrique et l'Asie.

Ce corridor est ancré par de grands ports en eau profonde, notamment Halifax et Saint John, et il est relié au Centre du Canada et au Nord-Est des États-Unis par un réseau intégré de routes et de voies ferroviaires traversant le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse.

Le corridor Atlantique compte 15 aéroports, dont cinq internationaux (Halifax Stanfield, Moncton Romeo Leblanc, Fredericton, Gander, St. John's, Terre-Neuve-et-Labrador) qui accueillent des passagers et du fret aérien. Il dispose également de vastes services de traversiers permettant le transport de passagers et de marchandises entre les provinces et vers Terre-Neuve-et-Labrador, ce qui renforce l'accessibilité de la région.

En 2024, le corridor atlantique a transporté 38 milliards de dollars d'exportations, dont 86 % en provenance des provinces atlantiques¹³. Voici les principaux produits d'exportation :

- Produits pétroliers (51,7 %) – principalement en provenance du Nouveau-Brunswick et de Terre-Neuve-et-Labrador;
- Fruits de mer (13,0 %) – provenant des quatre provinces;
- Produits frais (2,5 %) – notamment en provenance de l'Île-du-Prince-Édouard et du Nouveau-Brunswick;
- Produits de papier (2,4 %) – principalement en provenance du Nouveau-Brunswick, de Terre-Neuve et du Labrador.

¹³ Transports Canada, adapté des données sur le commerce international de marchandises de Statistique Canada.

Le corridor joue un rôle essentiel dans le soutien de la capacité commerciale mondiale du Canada, tout en soutenant les économies locales grâce à son profil diversifié et riche en ressources.

Infrastructures maritimes et ferroviaires

Corridor servant de porte d'entrée secondaire vers l'Europe et la Méditerranée, grâce à quatre ports des Administrations portuaires canadiennes (APC) : Halifax, Saint John, Belledune et St. John's, qui ensemble traitent chaque année :

- 45 millions de tonnes de marchandises
- 700 000 EVP
- 19,7 milliards de dollars de marchandises
- 3 230 arrivées de navires

Le port de Halifax, le plus grand port à conteneurs du Canada atlantique, est une plaque tournante majeure pour le commerce international, en particulier pour les véhicules et le fret conteneurisé. C'est l'un des rares ports de la côte Est capables d'accueillir des navires postpanamax entièrement chargés, et il offre les itinéraires maritimes les plus courts entre l'Europe et l'Amérique du Nord continentale. Sa situation à l'est offre également un accès stratégique aux itinéraires du canal de Suez, qui relie l'Asie et le Moyen-Orient. Le CN dessert directement le port et le relie au réseau du Saint-

Laurent et des Grands Lacs, facilitant ainsi le transport des marchandises en provenance et à destination du centre du Canada. VIA Rail assure également des liaisons ferroviaires de passagers entre le Canada atlantique et le reste du pays en utilisant les voies du CN.

Le port de Saint John, au Nouveau-Brunswick, est le plus important de la région en ce qui a trait au tonnage. Il s'occupe du raffinage du pétrole brut, des exportations de potasse et des importations de conteneurs. Il abrite également le terminal de Canaport LNG, une plaque tournante essentielle pour le gaz naturel liquéfié (GNL). Le port est desservi par des lignes régionales courtes comme le New Brunswick Southern et trois chemins de fer de catégorie I : CN, CPKC et CSX, qui permettent d'accéder aux marchés du centre du Canada et des États-Unis.

Le port de St. John's, à Terre-Neuve-et-Labrador, est le principal port commercial de la province. Il joue un rôle essentiel dans l'approvisionnement de l'île et dans le soutien des exploitations pétrolières en mer. Bien que Terre-Neuve ne dispose pas de chemin de fer, le port est relié aux marchés mondiaux par les terminaux maritimes de Come by Chance et de Whiffen Head, qui traitent les

exportations de pétrole en mer.

Les services de traversiers sont une composante essentielle du réseau de transport du Canada atlantique, assurant toute l'année l'accès des passagers et des marchandises entre le continent et les collectivités insulaires. Marine Atlantique

Infrastructure du corridor Atlantique

Transport maritime

- Quatre administrations portuaires canadiennes (Belledune, Saint John [N.-B.], Halifax et St. John's [T.-N.-L.])

Transport ferroviaire

- Voie de catégorie I (CN et CPKC), et CSX reliant le corridor Atlantique au reste du Canada
- Liaison avec le Canada atlantique assurée par VIA Rail en empruntant la voie du CN
- Chemins de fer d'intérêt local (Cape Breton, Labrador, New Brunswick Southern Railway)

Transport routier

- 22 000 km de routes et d'autoroutes entretenues par la province dans les provinces atlantiques
- 4 700 km font partie du réseau routier national
- Six postes frontaliers au Nouveau-Brunswick

Transport aérien

- 14 aéroports
- Deux aéroports internationaux (Halifax Stanfield et Moncton Roméo Leblanc)

exploite des itinéraires de traversiers essentiels entre North Sydney (Nouvelle-Écosse) et Port aux Basques et Argentia (Terre-Neuve-et-Labrador), reliant Terre-Neuve à la route transcanadienne. Au cours de l'exercice 2023-2024, plus de 367 000 passagers et plus de 145 000 véhicules de tourisme ont été transportés sur les traversiers de Marine Atlantique¹⁴. D'autres services, comme la liaison Bay Ferries entre Saint John (Nouveau-Brunswick) et Digby (Nouvelle-Écosse) et la liaison saisonnière Northumberland Ferries entre l'Île-du-Prince-Édouard et la Nouvelle-Écosse, soutiennent à la fois les déplacements régionaux et le camionnage commercial.

Infrastructures routières

Le camionnage est l'épine dorsale du réseau de transport du Canada atlantique, avec un réseau routier régional bien desservi qui relie les entreprises locales aux principaux ports maritimes, aux provinces voisines et aux marchés américains. La route transcanadienne est la principale voie de communication est-ouest, reliant la région au Québec et au centre du Canada, tandis que l'autoroute Gateway offre une voie directe vers les États-Unis à travers le Maine, facilitant les échanges transfrontaliers et la mobilité régionale.

Le Canada atlantique compte six postes frontaliers, tous situés au Nouveau-Brunswick. Les principaux postes frontaliers de Woodstock et de St. Stephen sont les plus fréquentés du Canada atlantique et se classent parmi les 15 premiers au niveau national en ce qui a trait au volume de trafic et de valeur commerciale pour les véhicules de tourisme et les véhicules utilitaires.

La connectivité interprovinciale est renforcée par le pont de la Confédération, qui relie l'Île-du-Prince-Édouard au Nouveau-Brunswick. En tant que plus long pont du monde sur des eaux couvertes de glace, il s'agit d'un itinéraire essentiel tout au long de l'année pour le camionnage commercial et le tourisme, et il aide l'Île-du-Prince-Édouard à s'intégrer de manière transparente dans les marchés régionaux.

Infrastructure aérienne

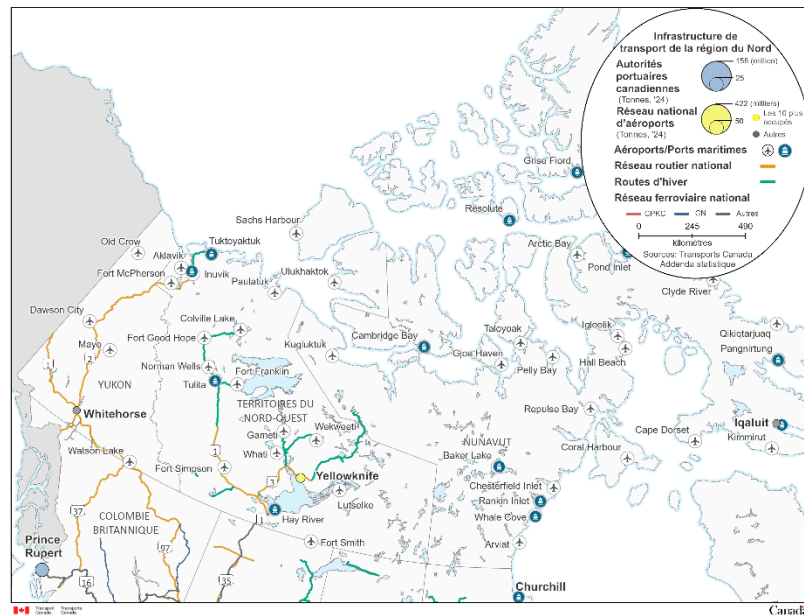
La région de l'Atlantique compte 14 aéroports et cinq aéroports internationaux (Halifax Stanfield, Fredericton, Gander, St John's et Moncton Roméo LeBlanc). La région traite environ 8 500 tonnes de fret par mois, Halifax Stanfield (YHZ) gérant 49 % et Moncton Romeo LeBlanc (YQM) 34 % du volume. L'aéroport international Stanfield de Halifax joue également un rôle essentiel dans le commerce mondial, en particulier pour les marchandises sensibles à la température, comme les fruits de mer, qui sont principalement exportés vers l'Europe et l'Asie grâce à ses installations de fret spécialisées. Moncton Romeo LeBlanc, deuxième centre de fret aérien de la région, est un centre de messagerie essentiel pour la logistique régionale.

En ce qui a trait au nombre de passagers, la région accueille jusqu'à 640 000 voyageurs par mois, Halifax Stanfield (YHZ) gérant 50 % de ce volume et St. John's (YYT) 18 %. Si 80 % des passagers de Halifax se déplacent à l'intérieur du pays (l'aéroport étant une plaque tournante régionale essentielle), l'aéroport assure également des liaisons avec les marchés internationaux, notamment les États-Unis, le Royaume-Uni, l'Allemagne et diverses destinations soleil telles que la République dominicaine, Cuba et le Mexique. En 2024, un peu moins de quatre millions de passagers ont transité par Halifax¹⁵.

¹⁴ Marine Atlantic, <https://www.marineatlantic.ca/sites/default/files/2024-10/Annual-Report-2023-2024.pdf>.

¹⁵ Aéroport Stanfield de Halifax, <https://halifaxstanfield.ca/news-releases/halifax-stanfields-passenger-volumes-take-off-in-2024/#:~:text=The%20airport's%20bustling%20corridors%20and,growth%20in%20air%20travel%20demand>.

Corridor du Nord



Le corridor du Nord du Canada s'étend sur les régions situées au nord du 55^e degré de latitude, notamment le Yukon, les Territoires du Nord-Ouest, le Nunavut et certaines parties de la Colombie-Britannique, de la Saskatchewan, du Manitoba, de l'Ontario, du Québec et du Labrador. Cette vaste région couvre environ 48 % de la superficie du Canada, soit environ 4,8 millions de kilomètres carrés, mais elle est peu peuplée, avec une population d'environ 150 000 habitants.

Actuellement, le transport de passagers dans le Nord est limité par le caractère saisonnier de son réseau routier et par le coût élevé du transport aérien. Une grande partie du transport de marchandises est axée sur l'approvisionnement des communautés éloignées et l'accès aux services essentiels comme les soins de santé. Malgré ces difficultés, les exportations de la région s'élèveront à 3,82 milliards de dollars en 2024, principalement constituées d'or, de diamants et de minerai de fer¹⁶.

Le changement climatique affecte considérablement la connectivité et la sécurité du corridor du Nord, car le réchauffement des températures accélère la fonte des glaces. Cela entraîne une perte de pergélisol, ce qui provoque des fissures sur les routes, un déplacement des pistes d'atterrissage et un mauvais alignement des voies de chemin de fer. La fonte des glaces entraîne également une augmentation du volume de la glace de mer, ce qui peut endommager les navires et nécessiter l'utilisation de brise-glaces supplémentaires. Les routes et les ponts d'hiver sont également disponibles pendant des périodes plus courtes, ce qui affecte les itinéraires de réapprovisionnement essentiels. Il y a également eu une augmentation des conditions météorologiques extrêmes, notamment des inondations et des feux de forêt, qui perturbent toutes deux le système de transport du corridor.

À la lumière de ces événements et des changements climatiques, l'ouverture potentielle de nouvelles routes maritimes par le passage du Nord-Ouest pourrait considérablement renforcer l'importance stratégique et la résilience de la région, en offrant de nouvelles possibilités de commerce et de connectivité.

¹⁶ Source : <https://ised-isde.canada.ca/site/trade-data-online/fr>.

Infrastructures maritimes

Le corridor du Nord comprend trois ports clés, dont les deux seuls ports en eau profonde de l'Arctique (Churchill, Manitoba, et Iqaluit, Nunavut), qui traitent la plupart des cargaisons internationales. L'autre port, Tuktoyaktuk, sert de plaque tournante pour la réception de marchandises en provenance d'autres ports canadiens. Desgagnes (Transarctik), le plus grand transporteur pour le réapprovisionnement du Nord, dessert les collectivités nordiques dans 15 ports du Nord du Québec (Nunavik) et 29 sites au Nunavut. Outre ces ports et ces zones de ravitaillement par mer, les collectivités ont généralement de petits ports qui permettent le réapprovisionnement local, les activités de pêche et de chasse, ainsi que les opérations de recherche et de sauvetage. Les services maritimes assurent la majeure partie du réapprovisionnement en raison du coût élevé du transport aérien et de l'absence de liaisons ferroviaires ou routières permanentes entre les collectivités.

Infrastructure du corridor du Nord

Transport maritime

- Trois ports clés (Churchill, Iqaluit, Tuktoyaktuk)
- Churchill et Iqaluit sont les seuls ports en eau profonde de l'Arctique
- Desgagnes (Transarctik) dessert 15 collectivités nordiques dans le Nord du Québec et 29 ports au Nunavut

Transport ferroviaire

- Voie secondaire du CN reliant Enterprise, Alberta, à Hay River, T.-N.-O. (actuellement inactive)
- Chemin de fer de la baie d'Hudson reliant le Nord du Manitoba (Churchill)

Transport routier

- Plus de 4 800 km de routes au Yukon
- Plus de 3 800 km de routes au T.-N.-O.
- Aucun réseau routier intercommunautaire au Nunavut

Transport aérien

- 206 aérodromes dans l'ensemble du corridor
- Aéroports de Yellowknife, Whitehorse et Iqaluit faisant partie du réseau des aéroports national
- Yukon : cinq aéroports certifiés, 27 aérodromes
- T. N.-O. : 20 aéroports certifiés, 41 aérodromes

Infrastructure ferroviaire

Une voie ferroviaire relie le corridor du nord au sud. La première est celle du chemin de fer de la baie d'Hudson, utilisée pour les exportations de céréales, de carburant et de marchandises, le réapprovisionnement de l'Arctique, l'utilisation militaire, le tourisme et les bateaux de croisière via le port de Churchill, au Manitoba. Avant les dégâts causés par les feux de forêt en 2023, une deuxième voie ferroviaire reliant Enterprise, en Alberta, à Hay River, dans les Territoires du Nord-Ouest, permettait de transférer les marchandises de la voie ferrée à des barges pour approvisionner les collectivités isolées du Nord.

Infrastructures routières

L'infrastructure routière dans le Nord du Canada est limitée et elle est souvent complétée par des routes d'hiver, qui ne sont en fonction qu'une partie de l'année. Les principales routes sont celles de Dempster, qui relie les Territoires du Nord-Ouest et le Yukon; du Mackenzie, qui relie les Territoires du Nord-Ouest au sud du 60^e parallèle en passant par l'Alberta, et de l'Alaska, qui relie le Yukon à la Colombie-Britannique. Le Nunavut n'est toujours pas relié au reste du Canada par la route et dépend plutôt du transport aérien et du transport maritime saisonnier.

Il existe cinq postes frontaliers terrestres entre le Canada et l'Alaska. Deux se trouvent au Yukon, à Beaver Creek et Little Gold Creek, et les trois autres en Colombie-Britannique, à Stewart, Pleasant Camp et Fraser.

Infrastructure aérienne

Le transport aérien est essentiel au commerce dans le corridor du Nord et, pour de nombreuses collectivités éloignées et inaccessibles par la mer, il reste le seul mode d'accès fiable tout au long de l'année. En 2024, 71,6 % de la valeur

commerciale des territoires sera transportée par voie aérienne, ce qui souligne le rôle vital de ce mode de transport pour l'économie de la région.

L'avion reste le moyen de transport le plus fréquent pour entrer et sortir du Nord. Les aéroports territoriaux de Whitehorse (Yukon), Yellowknife (Territoires du Nord-Ouest) et Iqaluit (Nunavut) sont les principaux points d'accès à l'Arctique, où ils accueillent des passagers et des touristes, en plus du transport de marchandises. Au Nunavut, l'aéroport de Rankin Inlet a récemment fait l'objet de travaux de modernisation du terminal d'une valeur de 63,5 millions de dollars, ce qui a considérablement amélioré sa capacité à accueillir du fret et des passagers. Cet investissement a permis d'améliorer les infrastructures aériennes essentielles dans la région de Kivalliq, renforçant ainsi la connectivité régionale et la prestation de services. Au Labrador, les principaux aéroports régionaux sont l'aéroport de Goose Bay et celui de Wabush (qui dessert Labrador City-Wabush), ainsi que des pistes d'atterrissage plus petites qui assurent la liaison avec les collectivités accessibles par avion.

Le corridor compte 206 aérodromes, dont trois font partie du réseau des aéroports national du Canada – Yellowknife, Whitehorse et Iqaluit – et 12 sont désignés comme points d'entrée officiels par l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC). Toutefois, des problèmes d'infrastructure persistent. La plupart des pistes dans le Nord – environ 85 % – sont recouvertes de gravier ou de pierres concassées, ce qui limite les types d'aéronefs qui peuvent atterrir en toute sécurité et la capacité de transport de marchandises.

Maintenir la résilience, la sûreté et la sécurité

Le réseau de transport du Canada est essentiel à la prospérité économique et à la résilience du pays. En tant qu'infrastructure essentielle, elle sous-tend la circulation sûre et efficace des personnes et des marchandises sur de grandes distances et à travers les frontières internationales. En 2024, le réseau a de nouveau été confronté à une série d'événements perturbateurs – allant des conditions météorologiques extrêmes et des cybermenaces à l'instabilité géopolitique mondiale et aux activités illicites – soulignant l'importance d'un réseau de transport robuste et adaptable.

Transports Canada joue un rôle central dans la protection de ce réseau. En collaboration avec les provinces, les territoires, l'industrie et les partenaires de la sécurité nationale, Transports Canada s'efforce d'évaluer en permanence les vulnérabilités et d'y remédier, notamment en ce qui concerne le crime organisé, les perturbations technologiques et les répercussions en cascade sur les réseaux de transport. Il exploite des centres de surveillance 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 et dispose d'équipes spécialisées qui évaluent les implications économiques et opérationnelles des incidents majeurs, tout en suivant de près les nouvelles tendances en matière de sécurité et de sûreté.

Conscient de l'évolution du paysage des menaces – due à l'augmentation du volume de trafic, aux progrès technologiques et à la fréquence croissante des perturbations d'origine naturelle ou humaine – Transports Canada accroît sa sensibilisation aux risques et sa capacité d'intervention. En 2024, le Ministère a organisé sa toute première séance d'information sur la cybersécurité à l'intention des hauts dirigeants de société du secteur des transports, en partenariat avec le Centre de la sécurité des télécommunications et le Centre de cybersécurité du Canada. Cela reflète une approche globale du réseau visant à améliorer la résilience et à protéger la mobilité et le bien-être économique des Canadiens.

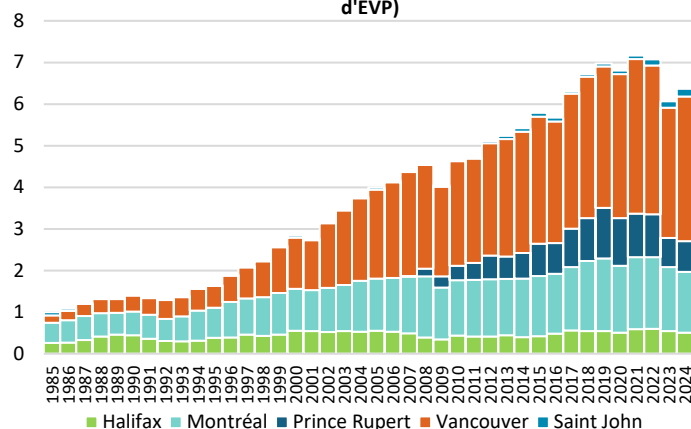
Rendement du réseau

En 2024, le réseau de transport du Canada a bien fonctionné dans des conditions normales, soutenant efficacement la demande croissante de fret et de passagers à l'échelle nationale et internationale et se remettant rapidement des perturbations. Toutefois, le réseau reste confronté à des défis persistants tels que la réduction de la connectivité, l'augmentation de la volatilité et la stagnation de la productivité. Ces problèmes soulignent la nécessité de déployer des efforts soutenus pour renforcer la capacité, la fiabilité et la résilience, à la fois pour saisir les opportunités futures et pour préserver la stabilité économique du Canada.

Les transporteurs ont maintenu la fluidité tout en répondant à la demande croissante

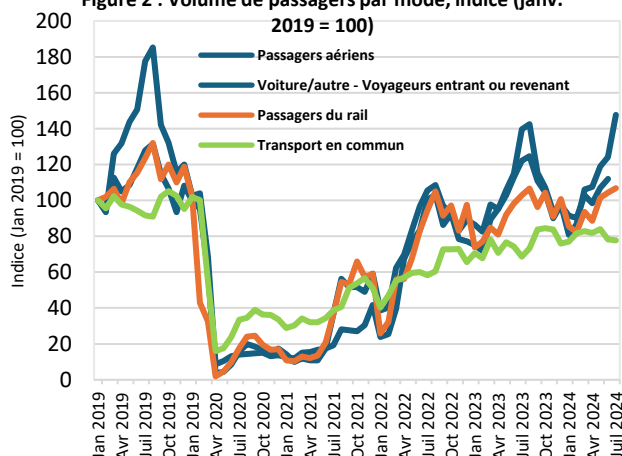
De même, le trafic de passagers dans tous les modes de transport a continué à se remettre des restrictions de voyage imposées par la pandémie. Les volumes de fret portuaire maritime, ferroviaire de catégorie I et aérien indiquent que le réseau de transport a répondu efficacement à l'augmentation de la demande, permettant la circulation sans heurts des produits finis conteneurisés entrant dans le pays et le traversant, ainsi que des produits en vrac, comme les céréales, le charbon et la potasse, en grande partie destinés à l'exportation.

Figure 1 : Trafic de conteneurs des ports maritimes (millions d'EVP)



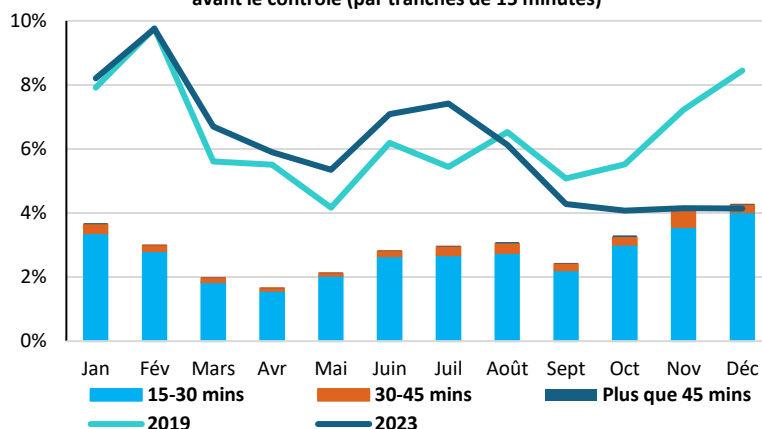
Sources: Administrations portuaires canadiennes, données mensuelles sur les bordereaux de transport de classe I (CN, CPKC).

Figure 2 : Volume de passagers par mode, indice (janv. 2019 = 100)



Sources: Statistique Canada, VIA Rail, CESTA.

Figure 3 : Temps d'attente pour les départs de passagers contrôlés (ACSTA) : Pourcentage de passagers attendant plus de 15 minutes avant le contrôle (par tranches de 15 minutes)



Source: ACSTA, données

Malgré l'augmentation des volumes, le réseau est resté fluide pendant les opérations normales. Le temps de transit moyen de bout en bout pour importer un conteneur de Shanghai à Toronto via la côte Ouest du Canada en 2024 était de 33,6 jours, en baisse par rapport aux 35,0 jours de 2023 et en dessous de la moyenne sur trois ans de 36,5 jours (bien que toujours au-dessus des niveaux pré-pandémiques). Les opérations aéroportuaires étaient similaires en 2024. Malgré une forte reprise du nombre de passagers, les temps d'attente pour les contrôles de sécurité se sont considérablement améliorés.

Perturbations et menaces 2024

Nationales

- Saison de feux de forêt généralisés et importants
- Conditions hivernales difficiles
- Menaces de bombes en série à l'encontre d'exploitants aériens indiens voyageant vers le Canada et d'autres pays
- Préoccupations incendiaires concernant le fret aérien
- Blocages simultanés de la main-d'œuvre du CN et de CPKC
- Grèves au port de Vancouver et au port de Montréal

À l'échelle internationale

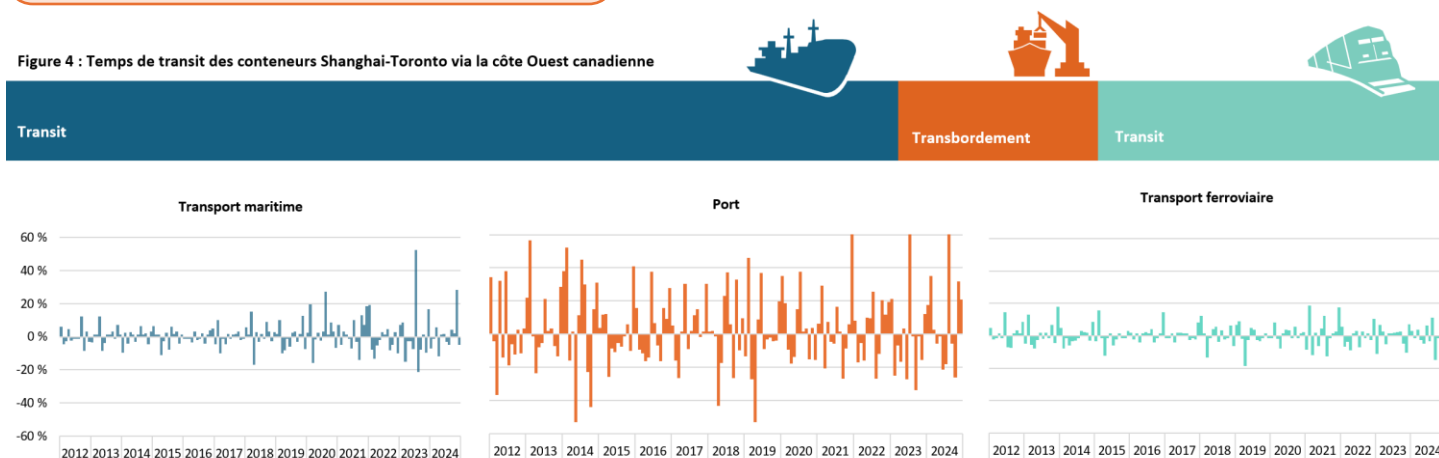
- Conflit en cours dans la mer Rouge
- Effondrement du pont de Baltimore
- Grèves dans les ports de la côte Est et du Golfe des États-Unis
- Sécheresse persistante au canal de Panama
- Panne informatique de CrowdStrike

Dans les 15 principaux aéroports de l'ACSTA, les temps d'attente ont considérablement diminué par rapport à 2019, avec plus de 95 % des passagers contrôlés dans les 15 minutes, atteignant ainsi les objectifs de niveau de service dans les 8 principaux aéroports.

Le réseau s'est remis efficacement des perturbations et des menaces

Tout en gérant l'augmentation de la demande, le réseau de transport canadien a également dû faire face à une série de perturbations et de menaces nationales et internationales en 2024. Malgré ces défis, il a fait preuve de résilience, en réagissant rapidement et efficacement aux perturbations et en s'en remettant. Les efforts coordonnés entre l'industrie et le gouvernement ont permis au réseau s'adapter tout en maintenant des volumes globaux plus élevés tout au long de l'année.

Figure 4 : Temps de transit des conteneurs Shanghai-Toronto via la côte Ouest canadienne



Sources : Administrations portuaires de Vancouver Fraser et de Prince Rupert, CN, CPKC, Transports Canada.

Les émissions de GES des transports sont demeurées inférieures au niveau de 2019

Selon le [Rapport d'inventaire national 2024](#) du Canada, les transports représentaient 23 % des émissions totales de GES du pays en 2023, soit 157 millions de tonnes d'équivalent dioxyde de carbone (Mt éq. CO₂). Le transport routier a été le plus grand contributeur, avec 124 millions de tonnes, soit 79 % des émissions du transport et 18 % des émissions totales du Canada. Les véhicules de tourisme représentaient 51 % des émissions routières, contre 27 % pour les véhicules de transport de marchandises.

Les émissions des autres modes de transport nationaux – y compris le transport maritime, aérien et ferroviaire – se sont élevées à 18,5 millions de tonnes, soit 12 % des émissions liées aux transports et 3 % du total national.

Bien que les émissions du secteur des transports aient augmenté depuis les niveaux les plus bas liés à la pandémie, elles restent inférieures de 12 Mt au niveau de 2019. Cette réduction reflète les progrès réalisés dans plusieurs domaines, notamment l'amélioration de l'efficacité des véhicules, les avancées technologiques, l'adoption accrue de véhicules sans émissions et le passage progressif à des carburants moins polluants.

Naviguer dans la volatilité dans un environnement opérationnel complexe

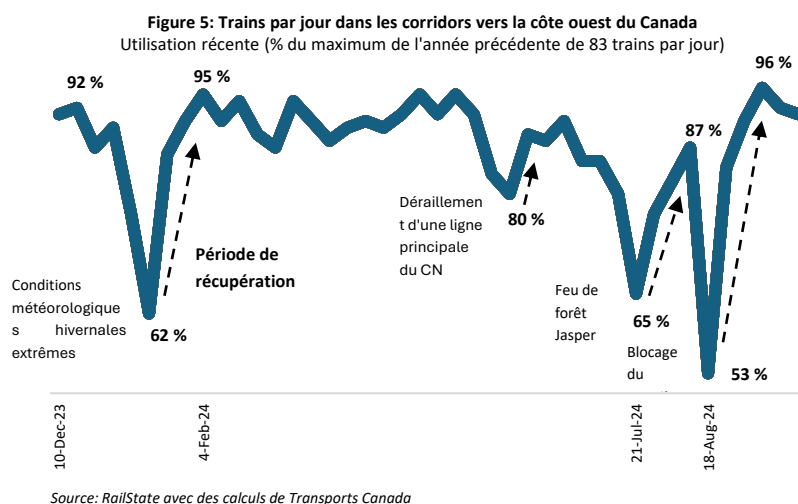
Bien que le secteur des transports au Canada se soit bien remis des perturbations survenues en 2024, l'environnement opérationnel reste instable. Le terrain vaste et accidenté du Canada et son climat quatre saisons fait de la variabilité une réalité de longue date pour le transport et la logistique. Cette situation est encore aggravée par l'augmentation de la fréquence des phénomènes météorologiques extrêmes et par la complexité croissante des chaînes d'approvisionnement mondiales, qui sont souvent vulnérables aux perturbations dans le monde entier.

Bien que le rendement des transports continue de s'améliorer, il n'a pas encore retrouvé son niveau d'avant la pandémie et reste plus variable d'un mode à l'autre. Par exemple, les ports de la côte Ouest restent compétitifs par rapport à leurs homologues américains, mais les délais de transit sont plus longs qu'avant la pandémie. Ce niveau de variabilité oblige les expéditeurs à planifier la gestion des stocks et la continuité de la chaîne d'approvisionnement.

Ces conditions ne sont pas propres au Canada. Des perturbations et des fluctuations du rendement similaires sont observées à l'échelle mondiale, reflétant les pressions plus larges auxquelles sont confrontées les chaînes d'approvisionnement dans un monde de plus en plus interconnecté et imprévisible.

Le déclin de la connectivité est un point de pression croissant

Alors que le système de transport canadien s'adapte à l'évolution de la demande, la connectivité du réseau diminue progressivement. Cela ajoute à la volatilité et influence à la fois l'accessibilité et les coûts. Dans le secteur maritime, la perte de services directs sur certaines voies commerciales a contribué à allonger les temps de transit et à accroître la variabilité. Par exemple, Vancouver et Prince Rupert ont perdu leur connexion directe avec Shanghai, en Chine, les transporteurs maritimes introduisant des escales supplémentaires le long du voyage pour répondre à l'évolution de la demande et optimiser leurs opérations commerciales. Chaque escale supplémentaire en cours de route peut introduire



des retards qui peuvent s'amplifier dans les ports suivants, ajoutant de l'incertitude aux arrivées des navires et de la volatilité dans les ports de la Colombie-Britannique.

Dans le secteur ferroviaire, le nombre de gares desservies a diminué de 54 % depuis 1996, les réductions étant concentrées dans les petites gares. Si ces changements ont favorisé la rentabilité et la fluidité opérationnelles pour les transporteurs ferroviaires de catégorie I, ils ont également réduit la disponibilité des options de service direct pour certains expéditeurs.

Dans le secteur aérien, l'utilisation continue d'un modèle en étoile a concentré les vols sur les grands aéroports, améliorant la connectivité par le biais des plateformes, mais réduisant les options de point à point pour les collectivités plus petites. Par conséquent, si ces collectivités peuvent accéder à un plus grand nombre de destinations, elles le font souvent par des voies indirectes et parfois plus coûteuses. Ces évolutions reflètent des changements plus larges dans la manière dont le réseau de transport est structuré pour équilibrer l'efficacité et l'accessibilité.

Lutte pour la productivité dans un paysage en mutation

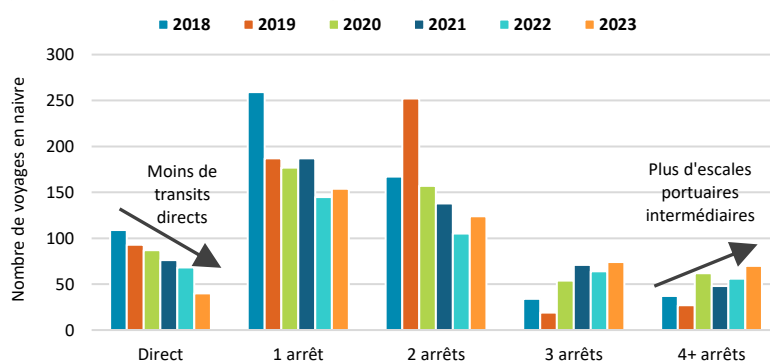
La productivité reflète l'efficacité avec laquelle les intrants, comme la main-d'œuvre et les équipements, sont utilisés pour produire des biens et des services. La productivité multifactorielle tient compte de l'efficacité avec laquelle tous les intrants – y compris la main-d'œuvre, le capital et la technologie – sont utilisés en combinaison, et elle est influencée par la qualité des équipements et des technologies, ainsi que par les capacités de la main-d'œuvre.

En tant qu'indicateur économique fondamental, la productivité est étroitement liée à l'amélioration à long terme du niveau de vie et du bien-être général. Elle représente la voie la plus durable pour augmenter le revenu par habitant au fil du temps. Dans le secteur des transports, une productivité accrue permet de réduire les coûts de transport des biens et des services, de faciliter les échanges et l'activité économique et de contribuer à l'amélioration de la qualité de vie.

Des années 1960 aux années 1980, le secteur des transports a enregistré de forts gains de productivité, grâce aux progrès technologiques et aux réformes réglementaires, dépassant souvent le secteur des entreprises dans son ensemble. Toutefois, depuis les années 1990, et surtout après 2017, ces gains se sont stabilisés ou ont diminué. Les perturbations récentes, notamment les restrictions de voyage et les difficultés opérationnelles rencontrées lors de la pandémie de COVID-19, ont encore aggravé ces tendances.

Historiquement, les améliorations de la productivité ont été étroitement liées aux investissements dans les infrastructures, à l'innovation et à la modernisation de la réglementation. Par exemple, dans le secteur ferroviaire, les transporteurs de catégorie I ont réalisé des gains grâce à des investissements dans le contrôle centralisé du trafic, le doublement des voies sur les corridors clés et l'adoption d'un système de trains programmés avec précision. Dans le domaine du transport aérien, les progrès ont porté sur des aéronefs plus économes en carburant, sur la modernisation des infrastructures aéroportuaires grâce à la Politique nationale des aéroports et sur l'amélioration de la gestion du trafic aérien par NAV

Figure 6 : Arrêts portuaires lors des voyages des porte-conteneurs de Shanghai vers les



Source: Transports Canada

CANADA. Dans le secteur du transport routier, les réformes comme l'augmentation des limites de poids et de dimensions, l'utilisation de véhicules à long rayon d'action et l'adoption de technologies, comme la télématique et le routage par GPS, ont soutenu la croissance de la productivité.

Ces exemples soulignent l'importance des efforts coordonnés en matière d'innovation, d'investissement et d'alignement réglementaire pour améliorer la productivité et renforcer l'efficacité et la résilience à long terme du réseau de transport du Canada. Par exemple, une étude récente de la Banque du Canada attribue environ un quart de la croissance de la productivité dans les années 2020 à la numérisation¹⁷. À l'inverse, plusieurs études ont montré que des charges réglementaires plus lourdes sont associées à des niveaux plus faibles de productivité, d'innovation et d'investissement, soulignant ainsi la nécessité de cadres réglementaires équilibrés et rationalisés qui soutiennent à la fois le rendement et le progrès¹⁸.

Relever les défis pour saisir les opportunités économiques à venir

La croissance de la population mondiale, l'évolution de la dynamique économique et la modification des schémas commerciaux devraient façonner la demande de transport dans les années à venir. Ces tendances peuvent offrir au Canada la possibilité d'élargir ses relations commerciales, de diversifier ses marchés et de renforcer son rôle dans le commerce mondial et les forums multilatéraux. Pour concrétiser ces occasions, il faudra relever des défis structurels de longue date au sein du système de transport.

Des problèmes majeurs, comme le vieillissement des infrastructures, l'intégration multimodale inégale, les lacunes de service dans certaines régions et la complexité de l'environnement réglementaire continuent de nuire à l'efficacité et à l'adaptabilité globales du système. Ces facteurs peuvent limiter la capacité du réseau à répondre à la demande croissante, à l'évolution des flux de marchandises et aux nouveaux corridors commerciaux.

L'amélioration de la capacité du système à répondre à ces changements demandera probablement le renouvellement des infrastructures, l'adoption de nouvelles technologies, l'amélioration de la visibilité des données et des réseaux, et la coordination des politiques entre les compétences et les modes de transport. Les efforts visant à améliorer la connectivité régionale, en particulier dans les zones mal desservies, peuvent également contribuer à garantir un accès plus large aux occasions économiques.

En s'attaquant à ces facteurs structurels, le système de transport peut être mieux positionné pour s'adapter aux changements à long terme du commerce mondial et de la croissance démographique, tout en continuant à répondre aux priorités nationales en matière de fiabilité, de résilience et d'accès pour tous.

¹⁷Source : Banque du Canada, 2024, Brouillette et al.

¹⁸Source : Andrews et al., 2016; Égert, 2018; Gu, 2022; OCDE, 2024

Aperçus modaux

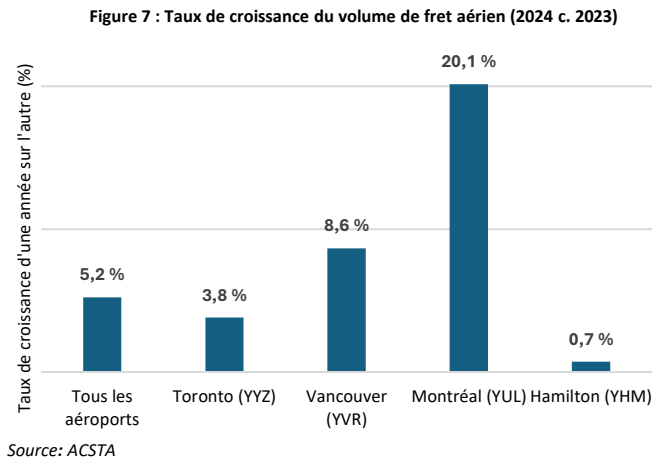
Transport aérien

Le réseau de transport aérien canadien relie le Canada au reste du monde et transporte les passagers à travers le pays qui s’étend sur six fuseaux horaires et couvre environ 18 millions de kilomètres carrés. En 2024, on comptait environ 1 900 aéroports certifiés et enregistrés au Canada. Ces aérodromes font partie d’un réseau plus vaste de 6 000 aérodromes, qui comprennent des installations terrestres (pistes et/ou héliports) et maritimes.

NAV CANADA, société privée à but non lucratif, gère l’espace aérien canadien au moyen du système de navigation aérienne civile du Canada. La société exploite des tours de contrôle du trafic aérien dans 42 aéroports et des stations d’information de vol (installations qui fournissent des renseignements et des services aux pilotes avant, pendant et après les vols) dans 55 aéroports.

Principales statistiques sur le trafic et le volume

Le secteur du fret aérien au Canada a connu une croissance notable en 2024 grâce à l’augmentation des volumes et à une demande plus forte. Cette amélioration a été principalement soutenue par une augmentation de l’activité de commerce électronique et par l’expansion des itinéraires par les transporteurs canadiens. Les aéroports canadiens ont traité 1,60 million de tonnes de fret (chargées et déchargées) de transporteurs nationaux et étrangers en 2024, soit une légère baisse de 5,2 % par rapport aux volumes de 2023.



En 2024, les quatre aéroports les plus fréquentés pour le fret aérien étaient l’aéroport international Pearson de Toronto (441,5 milliers de tonnes en 2024, soit 3,8 % de plus qu’en 2023); l’aéroport international de Vancouver (315,5 milliers de tonnes en 2024, soit 8,6 % de plus qu’en 2023); l’aéroport international Trudeau de Montréal (158,3 milliers de tonnes en 2024, soit 20,1 % de plus qu’en 2023) et l’aéroport international de Hamilton (140,4 milliers de tonnes en 2023, soit 0,7 % de plus qu’en 2023).

Passager

En 2024, le nombre de passagers par transport aérien a augmenté de 4 % par rapport à 2023. La croissance du nombre de passagers est principalement soutenue par les secteurs internationaux, tandis que la croissance du secteur domestique reste lente (0,3 % à partir de 2023). Une grande partie de la reprise après la pandémie a été menée par les grands aéroports, mais limitée par les problèmes de capacité des compagnies aériennes, combinés à la substitution des voyages d’affaires par la technologie.

57 millions de passagers ont passé le contrôle de sécurité préalable à l’embarquement dans les huit plus grands aéroports du Canada en 2024, soit une augmentation de 5,8 % par rapport à 2023, et de 2,7 % par rapport à 2019. Il

convient de noter que 4,8 millions de passagers ont été contrôlés dans les huit principaux aéroports au cours du seul mois de décembre, ce qui représente une augmentation de 8,1 % par rapport à décembre 2023 et de 4,3 % par rapport à la référence prépandémique fixée en décembre 2019.

Connectivité

L'aviation au Canada

✈ Le réseau de transport aérien du Canada s'étend sur six fuseaux horaires.

✈ 1 900 aéroports certifiés et enregistrés au Canada.

✈ 6 000 aérodromes.

✈ NAV CANADA exploite des tours de contrôle de la circulation aérienne dans 42 aéroports et des stations d'information de vol dans 55 aéroports.



Le Canada a négocié des accords de transport aérien (ATA) nouveaux et élargis avec des partenaires clés de l'aviation en 2024, améliorant considérablement la connectivité internationale pour les services de passagers et de fret. Les nouveaux ATA conclus avec l'Argentine et l'Australie autorisent un nombre illimité de vols et offrent une grande souplesse opérationnelle aux compagnies aériennes. Un accord élargi avec le Qatar a introduit des augmentations progressives de capacité, permettant à chaque partie de répartir 14 vols de passagers par semaine entre ses compagnies aériennes d'ici octobre 2026. Tout au long de la période considérée, le Canada a entretenu des relations

positives avec un large éventail de partenaires, jetant les bases de futures négociations qui permettront d'améliorer encore la connectivité internationale du Canada et d'offrir un plus grand choix aux passagers et aux expéditeurs.

Sécurité et sûreté

Transports Canada a participé à plusieurs initiatives visant à améliorer la sécurité et la sûreté du système de fret aérien et de passagers en 2024, comme le système de ciblage du fret aérien préalable au chargement (CFAPC), qui utilise l'apprentissage machine pour détecter les risques dans les données sur le fret aérien. L'initiative Traitement approprié – mode aérien est un autre effort qui a impliqué des partenaires de l'industrie et l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), pour mettre à l'essai la technologie de reconnaissance faciale et les justificatifs d'identité numériques pour permettre un traitement sûr et transparent des passagers dans les aéroports canadiens.

L'année 2024 a vu le lancement en production de la première application mobile de Transports Canada appelée TC AIR, et la poursuite de la transformation de l'outil de réservation en ligne pour les examens d'aviation, permettant aux candidats de gérer leurs examens de manière pratique depuis leur domicile. Cette année, Transports Canada a également élargi les fonctionnalités du portail de gestion des drones, en tenant compte du nouveau cadre réglementaire – y compris la capacité d'accepter les déclarations de sécurité prévalidées des fabricants et la délivrance de certificats d'opérateur pilote de SATP – et en mettant en œuvre le système de priorisation des affaires réglementaires de l'aviation, un nouveau système de priorisation réglementaire visant à améliorer la responsabilité dans la prise de décision pour les soumissions réglementaires.

Transport vert

OACI et CORSIA

Transports Canada a continué de participer activement au maintien du régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Ce régime

oblige les exploitants d’aéronefs à acheter des unités d’émission sur le marché libre pour compenser une partie de leurs émissions de GES des vols internationaux. Ce programme s’applique à tout exploitant qui émet plus de 10 000 tonnes de dioxyde de carbone (CO₂) sur des vols internationaux entre 2019 et 2035.

Plan directeur sur les carburants durables pour le Canada

En 2024, le groupe de travail sur les carburants durables a poursuivi l’élaboration d’un plan directeur sur les carburants durables pour le Canada. Cette initiative a rassemblé les parties prenantes de toute la chaîne de valeur des carburants durables afin de définir les éléments nécessaires à la création d’un marché national des carburants durables en mesure de soutenir l’objectif de 10 % d’utilisation de ces carburants d’ici à 2030, fixé dans le cadre du Plan d’action climatique de l’aviation du Canada. L’ébauche du plan directeur décrit le contexte national et international actuel, les défis existants et les possibilités. Elle identifie également des voies stratégiques combinant la production nationale et les importations.

Transport maritime



Le secteur maritime national se concentre principalement sur le transport de marchandises en vrac et est essentiel pour l’approvisionnement des communautés nordiques et le développement des ressources en mer. Les navires immatriculés au Canada transportent environ 99 % du tonnage brut national et soutiennent le commerce entre le Canada et les États-Unis, tandis que les flottes immatriculées à l’étranger transportent des marchandises vers et depuis des destinations autres que les États-Unis.

En 2024 (les

données disponibles les plus récentes), la flotte commerciale enregistrée du Canada, comprenant les navires d’une capacité de 1 000 tonnes brutes et plus, totalisait 210 navires d’une jauge brute combinée d’environ 2,3 millions de tonnes. Cette flotte comprend 55 cargos, 40 vraquiers, 25 pétroliers et 22 autres navires.

Les traversiers de passagers jouent un rôle crucial en reliant les collectivités côtières, insulaires et éloignées à travers le Canada. En 2023, il y avait 68 traversiers enregistrés en exploitation à l’échelle nationale.

Les ports canadiens sont essentiels pour l’exportation de marchandises en vrac et servent de points d’entrée principaux pour l’importation de produits manufacturés conteneurisés. Ils jouent le rôle de plaques tournantes cruciales, reliant les côtes canadiennes aux marchés nationaux et internationaux avec les chemins de fer et les camions

Transports Canada supervise deux types de ports :

- Administrations portuaires canadiennes**
- Administration portuaire de Nanaïmo
 - Administration portuaire de Port Alberni
 - Administration portuaire de Prince Rupert
 - Administration portuaire Vancouver Fraser
 - Administration portuaire d’Hamilton-Oshawa
 - Administration portuaire de Thunder Bay
 - Administration portuaire de Toronto
 - Administration portuaire de Windsor
 - Administration portuaire de Montréal
 - Administration portuaire de Québec
 - Administration portuaire de Saguenay
 - Administration portuaire de Sept-Îles
 - Administration portuaire de Trois-Rivières
 - Administration portuaire de Belledune
 - Administration portuaire d’Halifax
 - Administration portuaire de Saint John
 - Administration portuaire de St. John’s

- 17 ports gérés de manière indépendante par les APC;
- 34 installations portuaires détenues et exploitées directement par Transports Canada.

Principales statistiques sur le trafic et le volume

Fret

Le fret conteneurisé (en EVP) a augmenté de 4,6 % dans les quatre plus grands ports à conteneurs du Canada en 2024. Cette croissance marque un rebond par rapport à la baisse observée en 2023, en particulier sur la côte Ouest. Cette amélioration a été soutenue par un environnement économique plus favorable, avec une baisse de l'inflation et une stabilisation de la demande des consommateurs. Dans l'ensemble, le port de Vancouver a connu une augmentation de 11,1 % du débit de conteneurs, tandis que celui de Prince Rupert a connu une augmentation de 5,0 % d'une année sur l'autre.

Les ports de l'Est sont une porte d'entrée et de sortie clé pour le commerce maritime avec les pays d'Europe, de la Méditerranée et de l'Asie du Sud-Est. En 2024, le port de Montréal a connu une baisse de 4,8 % du débit de conteneurs, tandis que celui d'Halifax a enregistré une baisse de 6,8 %. Ces baisses reflètent les perturbations de la chaîne d'approvisionnement mondiale, en particulier le long du corridor de la mer Rouge.

En comparaison, les volumes de conteneurs ont augmenté dans les principaux ports américains en 2024, reflétant des améliorations plus générales du commerce mondial et des conditions économiques. Les principaux points d'entrée, comme les ports de Los Angeles, Long Beach, New York-New Jersey et Savannah, ont tous enregistré des gains significatifs après une année difficile en 2023, malgré la grève des débardeurs sur la côte Est et la côte du Golfe des États-Unis.

Le débit non conteneurisé dans les quatre plus grands ports du Canada a augmenté de 2,1 % en 2024 par rapport à 2023. Sur la côte Ouest, le port de Vancouver a enregistré une hausse de 3,9 % grâce à l'augmentation des volumes de céréales et de produits pétroliers, tandis que celui de Prince Rupert a connu une baisse de 4,2 %. Sur la côte Est, le débit de marchandises non conteneurisées a baissé de 1,9 % au port de Montréal, dans un contexte d'incertitude sociale, et de 6,5 % à celui d'Halifax, en raison d'une demande plus faible.

Passager

Le secteur canadien des croisières a connu une croissance significative en 2024. Le nombre de passagers de navires de croisière a atteint 3,2 millions, soit une augmentation de 5,7 % par rapport à 2023 et de 16,6 % par rapport aux niveaux de 2019 (2,8 millions) dans les principaux ports canadiens¹⁹. Les résidents américains ont été les plus nombreux à débarquer, suivis par les résidents d'outre-mer et les résidents canadiens. Ces bons résultats reflètent la demande croissante pour les destinations de croisière canadiennes et la croissance continue du secteur du tourisme.

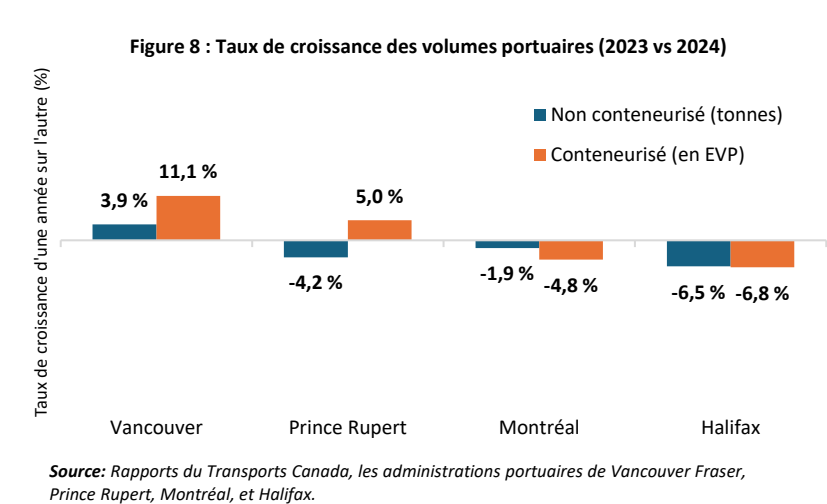
Connectivité

Depuis sa création en 2017, le Fonds national des corridors commerciaux (FNCC) a joué un rôle central dans l'amélioration de la capacité du Canada à transporter les marchandises de manière efficace et fiable de l'origine à la destination. Jusqu'en

¹⁹ Source : Tableaux de données supplémentaires de Transports Canada – M16 : Trafic des navires de croisière dans certains ports canadiens

2024, le gouvernement fédéral s’est engagé à verser environ 4,1 milliards de dollars pour 213 projets d’infrastructure dans tout le pays, ce qui représente un investissement total de plus de 10,5 milliards de dollars. Ces projets améliorent le réseau de transport du Canada, relient les différents modes de transport et favorisent un transport de marchandises continu de bout en bout, depuis les ports jusqu’aux marchés intérieurs et aux frontières internationales.

En 2024, le FNCC a annoncé l’investissement de 6,7 millions de dollars dans deux projets au port de Thunder Bay afin de renforcer les chaînes d’approvisionnement et d’améliorer le commerce mondial. L’investissement comprend jusqu’à 3 millions de dollars pour le réaménagement de la gare de triage du terminal Keefer, afin d’améliorer la manutention des marchandises et d’attirer de nouveaux marchés; et jusqu’à 3,7 millions de dollars pour l’amélioration du quai, l’agrandissement des zones de chargement et l’amélioration de l’infrastructure ferroviaire. Ces améliorations visent à stimuler l’économie du nord de l’Ontario en soutenant des industries clés, comme les céréales, la potasse, l’acier et les composants d’énergie renouvelable.



Un autre investissement clé cette année a été une contribution de 16,75 millions de dollars au port de Montréal. Ce projet se concentre sur l’expansion de l’infrastructure ferroviaire, y compris l’ajout d’une quatrième voie sur le pont ferroviaire Pie-IX. Ces améliorations visent à accroître l’efficacité de la manutention des conteneurs, à préserver la capacité à long terme du terminal, à tirer parti des investissements réalisés par de multiples partenaires et à garantir un accès ferroviaire plus fiable aux marchés du centre du Canada et des États-Unis.

Sécurité et Sûreté

Navires

En 2024, Transports Canada a fait des progrès dans le cadre de son initiative d’examen de la surveillance des navires nationaux, qui se poursuit jusqu’en 2027. Cette initiative modernise la manière dont nous surveillons les navires en alignant les protocoles de sécurité sur les risques opérationnels et en intégrant les pratiques exemplaires et les nouvelles technologies. Transports Canada a lancé trois nouveaux outils numériques pour aider les exploitants maritimes : une [plateforme de certificats d’immatriculation en ligne](#) avec validation Web, un [outil de recherche de fournisseurs de cours](#) pour les exploitants de bateaux de plaisance et un [outil de recherche de permis](#) en libre-service pour vérifier le statut du permis de plaisance et les dates de renouvellement.

Transports Canada a également clarifié la distinction entre les invités sur des bateaux de plaisance et les passagers sur des bateaux autres que de plaisance, ce qui permet de déterminer quand les bateaux sont soumis à la réglementation commerciale. Un essai national a débuté en 2024 pour évaluer d’autres méthodes d’inspection du fret maritime afin d’améliorer l’efficacité de la surveillance.

Gens de mer

Transports Canada a publié une [norme nationale](#) en 2024 pour soutenir la prestation de la formation maritime en ligne, à distance et mixte dans les établissements agréés, qui comprend des protocoles pour l'administration des tests en ligne afin d'élargir l'accès aux gens de mer dans les régions éloignées. Le Canada a également finalisé des accords de reconnaissance des qualifications avec l'Irlande et le Brunei Darussalam afin de remédier à la pénurie de gens de mer. Il a également lancé un nouveau cours sur la gestion de la fatigue en mer.

Modernisation de la réglementation maritime et renforcement de la sûreté

En 2024, Transports Canada a poursuivi la modernisation du cadre réglementaire maritime canadien. Le Ministère a progressé en remplaçant le *Règlement général sur le pilotage* par le *Règlement sur le pilotage maritime canadien* afin d'harmoniser la surveillance dans les quatre régions de pilotage. L'ordonnance provisoire n° 2 a été émise pour limiter les rejets d'eaux usées et d'eaux grises des navires de croisière jusqu'à ce que des mesures environnementales permanentes puissent être mises en place. Les mises à jour des restrictions d'exploitation des navires, des zones de service de trafic, des mesures d'exécution et des redevances de sécurité maritime ont également suivi le processus réglementaire de la *Gazette du Canada*. Le [Règlement sur le système de gestion de la sécurité maritime](#) a également été finalisé afin d'étendre la surveillance de la sécurité à un plus grand nombre de navires canadiens.

Transports Canada a renforcé la sûreté maritime en coordonnant la réponse aux menaces et l'échange de renseignements dans le cadre de partenariats nationaux et internationaux. Il a mené des examens de la sûreté dans les ports à risque élevé, notamment ceux liés au crime organisé et au vol de voitures. Transports Canada a appliqué les sanctions interdisant les navires battant pavillon russe ou appartenant à la Russie dans les eaux canadiennes et a surveillé les navires engagés dans des activités non conformes ou illégales. Le Ministère s'est attaqué aux vulnérabilités en matière de cybersécurité liées aux équipements portuaires fabriqués à l'étranger afin d'améliorer les plans de sécurité des installations portuaires et maritimes.

Transport vert

En 2024, le Programme des corridors maritimes verts a financé des projets dans les ports canadiens et pour les navires opérant le long des Grands Lacs, de la Voie maritime du Saint-Laurent et des deux côtes. Ce programme vise à supprimer les obstacles à l'utilisation des technologies propres, à encourager les investissements dans des navires et des infrastructures à émissions faibles ou nulles et à aider les exploitants canadiens à passer à des carburants et des équipements plus propres. Ces investissements ont permis de réduire les risques liés à l'adoption de technologies à faible teneur en carbone et d'accélérer la décarbonisation du secteur.

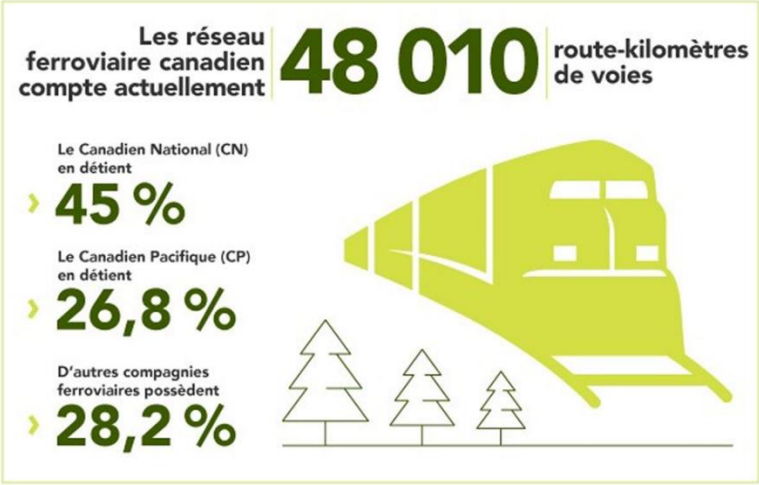
Le Canada a également commencé à travailler sur un nouveau Protocole d'entente mondial sur les corridors maritimes verts, qui relie le Canada atlantique, les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent à des partenaires internationaux de l'autre côté de l'Atlantique. Cette initiative s'appuie sur une initiative similaire reliant la côte du Pacifique du Canada à l'Asie. Ces protocoles d'entente favorisent la collaboration entre les secteurs public et privé et fournissent un cadre pour faire progresser l'innovation et le déploiement d'infrastructures marines propres.

Réduction des risques écologiques marins

Transports Canada a poursuivi ses efforts pour gérer les risques environnementaux liés aux espèces envahissantes transportées par les navires et au bruit sous-marin.

Pour faire face au problème croissant des navires abandonnés, la stratégie globale relative aux navires préoccupants a financé l'enlèvement ou l'atténuation des effets de 294 navires à risque élevé en 2024, améliorant ainsi la sécurité de la navigation et protégeant les environnements marins.

Transport ferroviaire

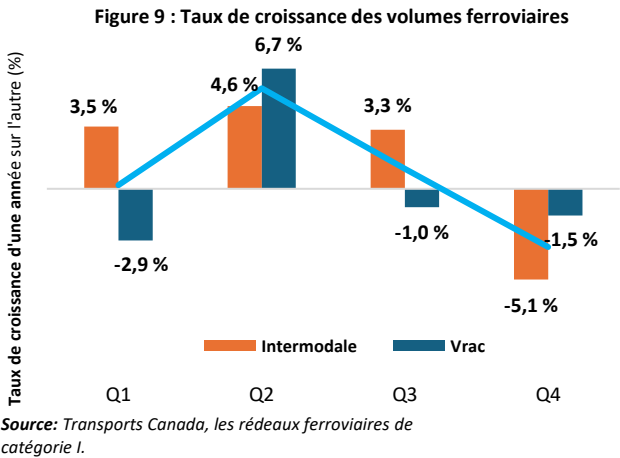


Le transport ferroviaire demeure une pierre angulaire de l'économie canadienne, il facilite la circulation des marchandises et des passagers à travers le pays et vers les marchés internationaux. Le vaste réseau ferroviaire du Canada fait partie intégrante des secteurs du fret et du transport de passagers, chacun jouant un rôle essentiel dans le paysage des transports du pays.

Le secteur du transport ferroviaire de marchandises assure principalement le transport lourd de marchandises et en vrac ainsi que le trafic de conteneurs et de produits sur de longues distances.

Les deux principales compagnies ferroviaires de catégorie I du Canada, le CN et CPKC, gèrent la majeure partie du trafic ferroviaire de marchandises.

Le secteur ferroviaire de transport de passagers se limite au transport interurbain, de banlieue et touristique. VIA Rail Canada, une société d'État indépendante créée en 1977, exploite le service national de transport ferroviaire de passagers.



Principales statistiques sur le trafic et le volume

Fret

Transport ferroviaire

En 2024, le trafic ferroviaire de catégorie I sur l'ensemble du réseau a augmenté de 0,9 % par rapport à 2023. Dans l'ensemble, les volumes de marchandises en vrac ont connu une modeste augmentation de 0,2 % d'une année sur l'autre, tandis que le trafic ferroviaire conteneurisé a augmenté de 1,6 %. Toutefois, la seconde moitié de l'année a été marquée par d'importantes perturbations du travail, notamment des conflits impliquant le CN et CPKC, ainsi que la grève et le lock-out au port de Montréal et sur la côte Ouest. Ces défis,

combinés à un froid extrême au début de l'hiver, ont pesé sur le rendement ferroviaire et ont limité la croissance des volumes au cours des derniers mois de 2024.

Le corridor ferroviaire de l'Ouest canadien reste la principale voie d'exportation de produits de base en vrac, comme les céréales, le charbon et la potasse, vers les marchés internationaux. En 2024, les expéditions ferroviaires à destination et

en provenance de l'Ouest du Canada ont augmenté de 2,8 % d'une année sur l'autre, malgré les perturbations et les conditions hivernales difficiles. Dans le Centre du Canada, la région la plus peuplée et la plus industrialisée du pays, le réseau ferroviaire de fret relie l'Ouest du Canada aux marchés de l'Ontario et du Québec, ainsi qu'aux principaux points d'accès aux États-Unis. Les expéditions ferroviaires dans cette région ont augmenté de 1,6 %. Pendant ce temps, l'Est du Canada a connu une baisse de 10,3 % des expéditions ferroviaires au cours de la même période, en raison d'une demande réduite.

Passagers

En 2024, VIA Rail a transporté environ 4,4 millions de passagers – soit une augmentation de 7 % par rapport à 2023, mais seulement 88 % des niveaux de 2019. Le corridor Québec-Windsor est demeuré le plus achalandé du réseau, accueillant la grande majorité du trafic de passagers de VIA Rail.

Connectivité

En 2024, VIA Rail a dévoilé son plan stratégique, [VIAAction 2030](#), qui vise à transformer les services ferroviaires passagers et à positionner la société en tant que leader de la mobilité intégrée. Dans le cadre de ce plan, VIA Rail a introduit sa nouvelle flotte dans le corridor Québec-Windsor, où 63 % des nouveaux trains étaient déjà en service à la fin de 2024, le remplacement complet étant prévu pour l'été 2025.

En outre, VIA Rail a également lancé des demandes de qualification pour des locomotives et des voitures afin de remplacer son parc de trains longue distance, régionaux et éloignés. Cette initiative vise à assurer la continuité des services à travers le Canada en reliant plus de 400 collectivités avec une expérience de voyage moderne, confortable et durable. Transports Canada a également poursuivi ses efforts pour améliorer la fiabilité des services ferroviaires de passagers tout en favorisant la fluidité du transport de marchandises sur le réseau ferroviaire et de fret du Canada, grâce à la conclusion d'une étude visant à relever les défis liés à la ponctualité.

Sécurité et sûreté

Transports Canada a poursuivi ses activités de mise en œuvre et de surveillance de ses deux programmes de sûreté ferroviaire : le Programme de la sûreté du transport ferroviaire de voyageurs et le Programme de sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses. Les deux programmes sont guidés par des règlements qui donnent au programme de sûreté du transport ferroviaire de Transports Canada le pouvoir de mener des activités de surveillance des compagnies ferroviaires de transport de passagers et de marchandises sous réglementation fédérale, ce qui renforce la surveillance de la sécurité dans les sites, les gares et les installations ferroviaires à travers le Canada.

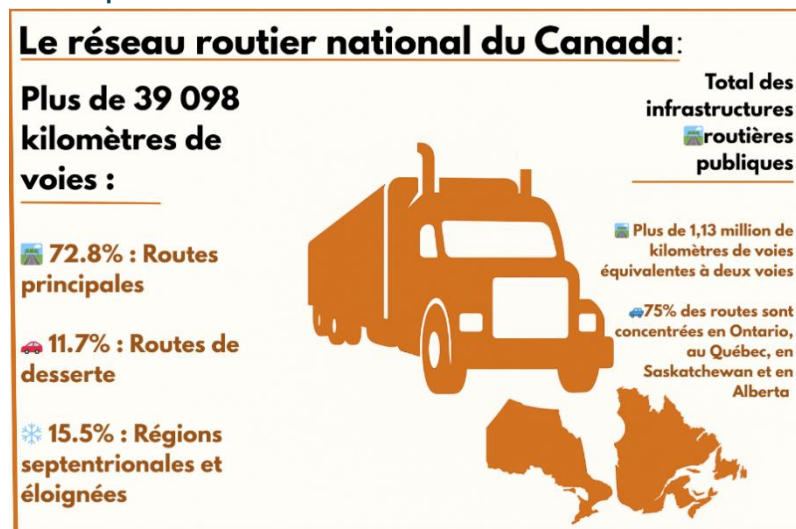
Les activités de surveillance comprenaient l'examen et l'analyse des évaluations des risques de sécurité et des plans de sécurité des entités réglementées; la réalisation d'inspections complètes portant sur les processus, les procédures, la formation et la tenue de registres des compagnies ferroviaires; ainsi que la réalisation d'inspections en personne sur les sites. En outre, le programme de sûreté du transport ferroviaire continue de mettre en œuvre son cadre de conformité et d'application de la loi, y compris l'utilisation de sanctions administratives pécuniaires (SAP) comme outil d'application pour promouvoir le respect de la réglementation dans le cadre du Programme de sûreté du transport ferroviaire de voyageurs.

Pour soutenir le mandat relatif à la sécurité de Transports Canada, le financement du Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire (PASF) a permis d'achever 221 projets à des passages à niveau à risque élevé et le long des voies ferroviaires à travers le Canada au cours de l'exercice 2024-2025. Ces investissements dans l'infrastructure, la technologie, la recherche, l'éducation et les initiatives de sensibilisation visent à réduire les collisions et les incidents liés à l'intrusion; à accroître la résilience du transport ferroviaire face aux changements climatiques et/ou à prévenir les impacts des changements climatiques et des phénomènes météorologiques extrêmes; ainsi qu'à renforcer la confiance du public dans le système de transport ferroviaire du Canada.

Transport vert

Le transport ferroviaire continue de rendre le réseau de transport canadien plus efficace en réduisant la congestion et l'usure des routes et autoroutes. Un train de marchandises de 100 wagons transportant 10 000 tonnes de marchandises pourrait remplacer 300 camions. Transports Canada collabore depuis longtemps avec le secteur ferroviaire pour réduire les émissions des locomotives grâce à une série d'accords volontaires conclus avec l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC). En 2024, Transports Canada a continué de collaborer avec l'ACFC pour publier un rapport de surveillance des émissions des locomotives, qui fournit des données environnementales clés et met en évidence des projets de réduction des émissions, comme les locomotives à hydrogène et à batterie électrique et un projet pilote de transition vers le biodiesel.

Transport routier



En 2024, le réseau de transport routier du Canada reste le principal moyen de transport de marchandises et de passagers à travers le pays. La route transcanadienne et les nombreuses routes régionales facilitent les liaisons d'un océan à l'autre.

Le secteur canadien du camionnage, nécessaire au commerce intérieur et transfrontalier, comptait environ 152 000 entreprises de camionnage en décembre 2024²⁰. Ce total comprend les services de fret général et spécialisé en exploitation sur des itinéraires locaux et long-courriers. Malgré une légère baisse des offres d'emploi pour les chauffeurs

routiers, la demande de services de camionnage est restée soutenue dans un contexte de difficultés persistantes pour les réseaux de transport. L'Ontario arrive en tête pour le nombre d'entreprises de camionnage, suivi du Québec, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique. Le secteur se caractérise par un mélange de petits transporteurs pour compte d'autrui, de propriétaires-exploitants et de grandes entreprises offrant des services logistiques complets.

²⁰ Sources : https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/tv.action?pid=3310076401&request_locale=fr (nombre d'entreprises canadiennes, avec employés et https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/tv.action?pid=3310076501&request_locale=fr (nombre d'entreprises canadiennes, sans employés).

Principales statistiques sur le trafic et le volume

Transport routier (fret)

En 2024, les passages frontaliers de camions au Canada ont diminué de 1,1 % par rapport à 2023. Les échanges par camion à destination et en provenance des États-Unis sont concentrés dans le centre du Canada, où le corridor Québec-Windsor reste le plus fréquenté.

Dans l'ensemble, les passages frontaliers de camions dans le centre du Canada ont diminué de 1,3 %, tandis que l'Ouest du Canada a connu une baisse plus faible de 0,2 % par rapport à 2023. Les flux de passages frontaliers dans les deux sens sont restés fluides tout au long de l'année, les 15 postes frontaliers les plus fréquentés affichant un temps d'attente moyen de 9,5 minutes, soit une augmentation d'environ 3,3 % (ou 0,3 minute) par rapport à la moyenne historique sur trois ans. Sur les quatre points de passage de la région du Sud de l'Ontario, seuls Sarnia et Fort-Erie/Peace Bridge ont enregistré une augmentation des temps d'attente supérieure à une minute en 2024 par rapport à la moyenne historique sur trois ans,

avec un temps d'attente médian à la frontière de 14,2 minutes et 14,9 minutes, respectivement.

Immatriculation des véhicules

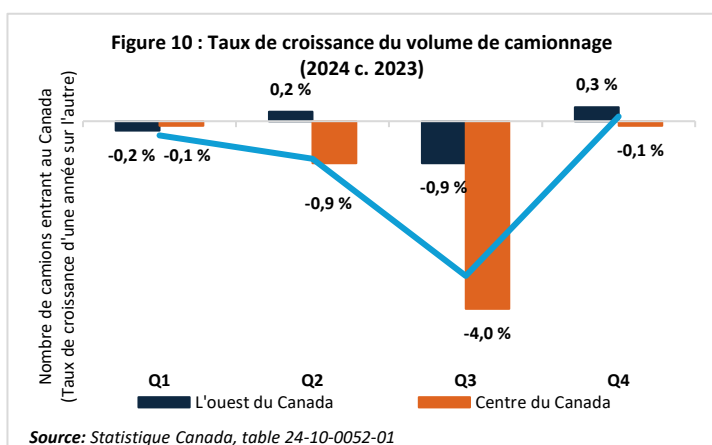
En 2023 (données les plus récentes disponibles), il y avait 26,3 millions de véhicules routiers immatriculés au Canada, soit une augmentation de 0,3 % par rapport à 2022 et de 14,3 % depuis 2013. Les véhicules légers, y compris les voitures de tourisme, les camionnettes, les SUV et les minifourgonnettes, représentaient 91,7 % de ces immatriculations. Les camions moyens et lourds représentaient 5,1 %, tandis que les autobus, les motos et les

cyclomoteurs constituaient les 3,2 % restants.

En 2023, les Canadiens ont immatriculé 1 714 356 nouveaux véhicules à moteur, soit une augmentation de 13,4 % par rapport à l'année précédente. L'Ontario a enregistré le plus grand nombre de nouvelles immatriculations (677 043), suivi du Québec (414 897) et de la Colombie-Britannique (210 666). C'est notamment l'Île-du-Prince-Édouard qui a connu la plus forte augmentation en pourcentage des nouveaux enregistrements (19,5 %).

Transport en commun

Les réseaux de transport urbain à travers le Canada ont continué à se redresser en 2024. Sur l'ensemble de l'année, les Canadiens ont effectué environ 1,6 milliard de trajets en transport public – une augmentation par rapport à 1,5 milliard en 2023, et représente 84,2 % des niveaux d'avant la pandémie. Les recettes d'exploitation des agences de transport en commun se sont nettement améliorées. En décembre 2024, les recettes ont augmenté de 25,5 % par rapport au même mois de 2023. L'augmentation des tarifs ou des coûts par trajet est probablement à l'origine des recettes de 2019, malgré la baisse de la fréquentation.



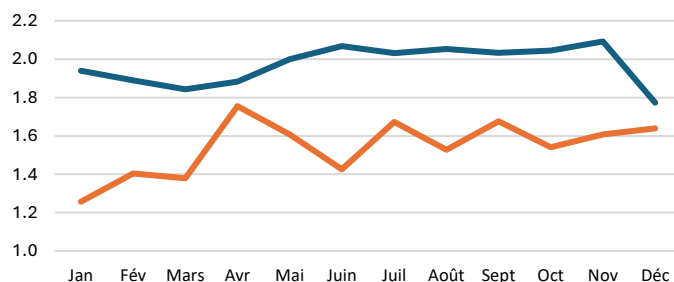
Compétitivité et efficacité

Camionnage

Trois des 10 principaux transporteurs canadiens ont connu d'importantes activités de fusion et d'acquisition en 2024, reflétant la consolidation en cours dans le secteur du camionnage, les entreprises cherchant à étendre leurs services et leur présence sur le marché tout en réduisant leurs frais généraux.

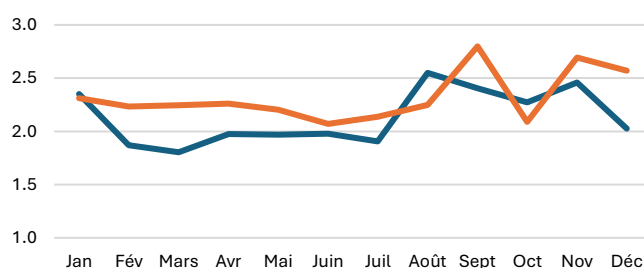
En ce qui concerne la main-d'œuvre, le secteur du camionnage a connu une baisse notable des postes de chauffeur vacants. Au deuxième trimestre 2024, les postes vacants ont chuté de 36 % d'une année sur l'autre, réduisant le nombre de postes non pourvus à environ 15 460. Des efforts de recrutement ciblés, associés à une augmentation des salaires (27,10 dollars de l'heure en moyenne en 2024 contre 24,05 dollars en 2021), ont contribué à cette amélioration. Malgré ces progrès, le secteur reste confronté au vieillissement de la main-d'œuvre et à la difficulté d'attirer de jeunes chauffeurs, ce qui compromet sa viabilité à long terme.

Figure 11 : Indice de temps de déplacement mensuel pour Toronto (Ontario), par période de pointe de l'après-midi



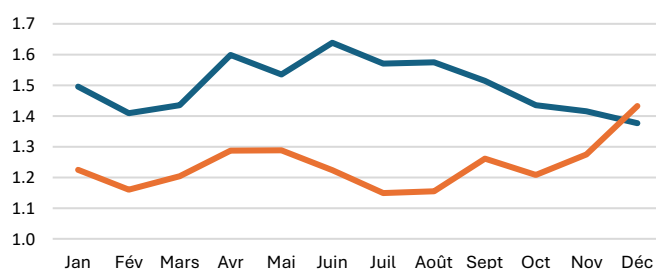
Source: HERE Technologies

Figure 12 : Indice de temps de déplacement mensuel pour Montréal (Québec), par période de pointe de l'après-midi



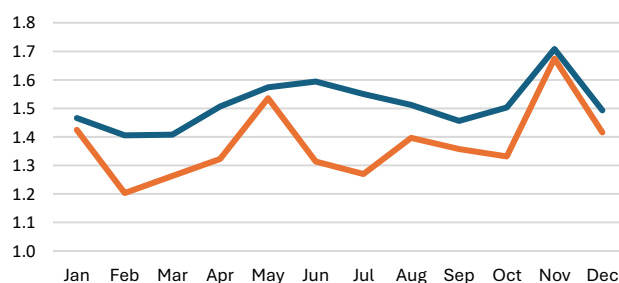
Source: HERE Technologies

Figure 13 : Indice de temps de déplacement mensuel pour Vancouver (Colombie-Britannique), par période de pointe de l'après-midi



Source: HERE Technologies

Figure 14 : Indice de temps de déplacement mensuel pour Calgary (Alberta), par période de pointe de l'après-midi



Source: HERE Technologies

Mobilité urbaine

L'impact durable de la pandémie de COVID-19 a modifié les habitudes de déplacement au Canada, la poursuite du travail à distance réduisant le trafic aux heures de pointe et modifiant les schémas de déplacement. En 2024, les niveaux de

congestion routière variaient d'une zone urbaine à l'autre. À Montréal, les embouteillages sont restés supérieurs aux niveaux antérieurs à la pandémie l'année dernière, le niveau moyen d'embouteillage en 2024 étant supérieur de 9 % à celui de 2019. À Calgary, les embouteillages ont été pour la plupart inférieurs aux niveaux d'avant la pandémie en 2024, le niveau moyen d'embouteillage étant inférieur de 9 % à celui de 2019. À Toronto et à Vancouver, les embouteillages ont régulièrement baissé par rapport aux niveaux d'avant la pandémie (respectivement de 22 % et de 17 % en moyenne). Ces niveaux sont mesurés dans le cadre de l'indice de temps de déplacement (ITD)²¹, qui est le ratio entre le temps de déplacement mesuré et le temps de déplacement en régime fluide. Le temps de déplacement en régime fluide est mesuré la nuit, au moment où les conducteurs sont libres de conduire à la vitesse qu'ils souhaitent en raison d'une densité de circulation faible.

Sécurité et sûreté routières

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

En 2022, le nombre de décès attribuables à des collisions routières a diminué d'environ 1 % par rapport à 2013, malgré une croissance significative du nombre de conducteurs titulaires d'un permis de conduire, de véhicules immatriculés et de véhicules-kilomètres parcourus. Le taux de mortalité pour 10 000 véhicules motorisés immatriculés au Canada était de 0,73 en 2022. Ce taux a été relativement stable ces dernières années et est nettement inférieur (-14 %) à ce qu'il était 10 ans plus tôt (2013)²².

Transports Canada joue un rôle central dans l'amélioration de la sécurité routière et la protection des Canadiens contre les risques liés à l'évolution des véhicules. En 2024, nous avons cherché à réduire les collisions routières en améliorant la réglementation relative à la sécurité des autobus scolaires, qui a été publiée sur la page [Gazette du Canada, partie II](#). Nous avons également financé 35 projets dans le cadre du [Programme de paiement de transfert de la sécurité routière](#) qui fait progresser l'innovation en matière de sécurité routière entre 2024 et 2026. Ces projets soutiendront des objectifs de sécurité routière cohérents à l'échelle nationale (p. ex. des mesures pour lutter contre la conduite avec facultés affaiblies et la distraction au volant, l'utilisation sûre des nouvelles technologies automobiles).

Nous avons également soutenu l'innovation en matière de sécurité des véhicules en contribuant aux [Lignes directrices internationales pour la sécurité des systèmes de conduite automatisée](#) et en testant de nouvelles technologies de sécurité dans notre Centre d'essai des véhicules à moteur.

Transport vert

Véhicules zéro émission

Le marché canadien des véhicules légers à zéro émission (VZE) a progressé de manière significative en 2024, atteignant 15,4 % des nouvelles parts de marché, poursuivant ainsi une progression constante depuis les années précédentes. Les VZE moyens et lourds représentaient 1,4 % des nouvelles parts de marché, soit une légère baisse par rapport à 1,9 % en

²¹ Source : [Mobilité urbaine : indicateurs de performance](#)

²² Source : [Statistiques sur les collisions de la route au Canada : 2022](#)

2023, en partie à cause de la suspension temporaire du programme d'incitation du Québec. Le Québec reste la première province du Canada en termes d'immatriculations de VZE.

Depuis le 1^{er} octobre 2024, seuls les véhicules fabriqués dans des pays ayant conclu un accord de libre-échange avec le Canada étaient admissibles à la fois au Programme d'incitatifs pour les véhicules zéro émission (iVZE) et au Programme d'incitatifs pour les véhicules moyens et lourds zéro émission (iVMLZE) afin de s'aligner sur les nouveaux droits de douane imposés aux véhicules électriques fabriqués en Chine.

Le programme iVZE a été interrompu au début de l'année 2025, car les fonds restants ont été épuisés plus tôt que prévu et ont pris fin le 31 mars 2025.

Tendances et perspectives

Technologie

En 2024, le secteur des transports au Canada a continué d'évoluer en réponse aux attentes changeantes des consommateurs, aux technologies émergentes et aux priorités environnementales. De l'essor des véhicules électriques à l'utilisation croissante des drones pour la livraison et l'inspection, les modes de transport à travers le pays ont continué à innover et à s'adapter. Ces tendances mettent en évidence la façon dont les Canadiens se déplacent et dont les systèmes qui transportent les biens et les personnes sont réimaginés en temps réel.

L'utilisation des drones s'est considérablement développée en 2024. La stratégie de Transports Canada en matière de drones jusqu'en 2025 met l'accent sur l'intégration des drones dans l'espace aérien national, en se concentrant sur la sécurité, l'innovation et la croissance économique. Il s'agissait notamment de faire progresser les opérations au-delà de la ligne de visibilité directe (BVLOS) et de développer des systèmes de gestion du trafic pour gérer l'augmentation de l'activité des drones.

Nous avons également beaucoup progressé dans la recherche et l'expérimentation de véhicules connectés et automatisés (VCA). Des institutions comme le Centre for Automotive Research de l'Université McMaster ont continué à explorer les systèmes de communication de véhicule à tout (V2X) et les technologies de conduite autonome. Ces développements amélioreront la sécurité routière et la mobilité et s'alignent sur la vision de Transports Canada concernant l'intégration des VCA dans le réseau de transport.

Initiatives stratégiques

Initiatives en matière de politique aérienne

Système de ciblage du fret aérien préalable au chargement (CFAPC)

En 2024, Transports Canada a lancé le système de CFAPC. Le système utilise l'apprentissage machine pour détecter les risques dans les données relatives aux expéditions de fret aérien et rend le transport de fret aérien plus sûr. Les données sur les transporteurs aériens sont analysées à l'avance et les expéditions de fret aérien à risque élevé peuvent être examinées avant leur arrivée au Canada. Cette couche de sûreté numérique supplémentaire a permis de réduire les

risques liés à la sûreté du fret, de soutenir la résilience économique et de renforcer la confiance du public dans le système de fret aérien du Canada.

Traitement approprié – mode aérien

En 2024, l'initiative Traitement approprié – mode aérien a collaboré avec des partenaires de l'industrie pour rendre le transport aérien plus efficace et plus sûr en appuyant des projets avec des compagnies aériennes, des aéroports et l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) pour tester les technologies de reconnaissance faciale et d'identification numérique. Cette initiative a permis aux Canadiens de décliner volontairement leur identité à l'aide de justificatifs numériques sécurisés sur des appareils mobiles, afin de permettre un traitement plus rapide, plus efficace et plus sûr des passagers dans les aéroports canadiens.

Mobilité aérienne avancée

La mobilité aérienne avancée (MAA) a le potentiel de stimuler la croissance économique, de créer des emplois, d'améliorer l'accès aux régions éloignées et de soutenir la durabilité environnementale. Pour soutenir les futures opérations de MAA, Transports Canada a créé en 2024 une équipe interne d'intégration de la MAA chargée de coordonner les efforts entre les différents services et de fournir un point de contact unique à l'industrie. Le Canada a également soutenu l'harmonisation internationale par l'intermédiaire du groupe d'étude de la MAA de l'Organisation internationale de l'aviation civile.

Transports accessibles

Le gouvernement s'est engagé à créer un Canada sans obstacle d'ici 2040, y compris des systèmes de transport inclusifs et accessibles. Malgré les efforts considérables déployés en matière de réglementation, des obstacles persistent, en particulier dans le domaine du transport aérien. À cette fin, le Canada a organisé son premier [Sommet national sur l'accessibilité du transport aérien](#) en 2024, réunissant le secteur aérien, la communauté des personnes handicapées et les partenaires autochtones. Le sommet a débouché sur des engagements importants visant à améliorer le transport aérien des personnes handicapées, notamment en explorant des stratégies de voyage sans tracas, en simplifiant les processus grâce à des formulaires médicaux normalisés et en améliorant l'échange de données avec les représentants des pouvoirs publics.

Initiatives en matière de politique maritime

Plan de protection des océans

En 2024, nous avons poursuivi la mise en œuvre du [Plan de protection des océans](#) afin d'améliorer la sécurité maritime, de protéger l'environnement et d'intervenir lors de situations d'urgence. Par exemple, en 2024, le Programme national de surveillance aérienne a effectué 466 heures de surveillance dans l'Arctique, contribuant à la supervision de la sécurité maritime et à l'application des mesures de protection de l'environnement du Canada.

En 2024, des propositions de modifications au *Règlement sur l'intervention environnementale* ont été prépubliées dans la [Gazette du Canada, partie I](#). Ces mises à jour permettront d'améliorer la préparation et l'intervention des organismes d'intervention agréés et des installations de traitement des hydrocarbures en cas de déversement d'hydrocarbures.

Dans le cadre de l'initiative sur l'équipement de sécurité et l'infrastructure maritime de base dans les collectivités nordiques, deux projets ont été menés à bien dans les Territoires du Nord-Ouest. Six collectivités sont désormais desservies par des barges à double coque et une autre par un oléoduc amélioré pour le ravitaillement en pétrole. Ces

efforts ont permis d'améliorer la sécurité et l'efficacité des opérations de transport maritime et de la livraison de biens essentiels aux collectivités nordiques éloignées.

Partenariats autochtones et formation maritime En 2024, le [Western Arctic Marine Training Consortium](#) a été lancé et sa première cohorte d'étudiants a été diplômée en avril, avec le soutien financier de Transports Canada. Depuis 2018, plus de 1 260 personnes issues de groupes sous-représentés, y compris les Autochtones, ont obtenu un diplôme dans le cadre de programmes de formation maritime à travers le Canada, et plus de 930 ont trouvé un emploi dans le secteur maritime.

Protection des mammifères marins

Transports Canada a poursuivi ses efforts afin de réduire l'impact du trafic maritime sur les espèces de baleines en danger. Pour l'épaulard résident du Sud, les zones de ralentissement des navires et les zones sanctuaires provisoires sont restées en place dans le sud de la Colombie-Britannique. Nous avons également soutenu les mesures de ralentissement et de détournement des navires commerciaux dans le cadre du programme ECHO, en coordination avec l'autorité portuaire de Vancouver-Fraser.

Dans le golfe du Saint-Laurent, des restrictions de vitesse des navires et des mesures pour les itinéraires ont de nouveau été mises en œuvre pour protéger les baleines franches de l'Atlantique Nord. Du 17 avril au 15 novembre, ces mesures ont été contrôlées à l'aide de la surveillance aérienne, de planeurs acoustiques sous-marins et de drones équipés de caméras thermiques. 99 % des navires ont respecté les limites de vitesse obligatoires. En 2024, nous avons introduit des ralentissements volontaires dans la baie de Fundy lorsque des baleines ont été détectées.

Collaboration internationale sur les émissions marines

Tout au long de l'année 2024, le Canada a travaillé activement avec les États membres de l'Organisation maritime internationale (OMI) pour soutenir la mise en œuvre de la stratégie de 2023 sur les GES.

L'OMI a adopté la proposition du Canada d'établir une zone de contrôle des émissions (ZCE) dans l'Arctique canadien afin de réduire les polluants atmosphériques émis par les navires. Parallèlement, Transports Canada s'est engagé avec les Inuits à explorer des approches permettant de réduire au minimum les répercussions économiques potentielles tout en favorisant la protection de l'environnement dans les collectivités nordiques.

Initiatives en matière de politique ferroviaire

Train à grande vitesse

Des progrès importants ont été réalisés en 2024 dans le cadre de l'initiative du train à grande vitesse, qui offrira un service ferroviaire rapide, fréquent et fiable dans le corridor Toronto-Québec. Le réseau s'étendra sur 1 000 km et reliera les villes de Toronto, Peterborough, Ottawa, Montréal, Laval, Trois-Rivières et Québec. La phase pluriannuelle d'approvisionnement de l'initiative visant à identifier un partenaire promoteur privé pour concevoir et développer le projet conjointement avec Alto (anciennement VIA-HFR) est entrée dans sa phase finale avec la fin de l'appel d'offres le 24 juillet 2024.

Cette étape a été suivie par l'évaluation des offres de trois consortiums spécialisés dans la conception, le développement et l'exploitation d'infrastructures de transport à grande échelle. L'achèvement réussi de la phase d'approvisionnement ouvre la voie à la phase suivante du projet, et la phase de développement conjoint sera lancée en 2025. Alors que le rôle d'autorité de projet sera transféré à Alto à la fin de la phase d'approvisionnement, Transports Canada conservera un rôle

permanent d'habilitation, de supervision et de coordination du projet afin de s'assurer que les considérations réglementaires, techniques et des intervenants continuent d'être prises en compte au cours de la phase de développement conjoint.

Initiatives en matière de politique routière

Lutte contre le vol de véhicules

Les vols de véhicules ont continué à augmenter en 2024, les groupes criminels organisés étant de plus en plus impliqués. L'ASFC a intercepté 2 277 véhicules volés dans les cours de triage et les ports en 2024, soit plus de 25 % de plus qu'en 2023. En février, le gouvernement du Canada a organisé un Sommet national pour lutter contre le vol de véhicules afin de renforcer la collaboration entre les gouvernements, l'industrie et les forces de l'ordre. Un [Plan d'action national](#) a été publié en mai, décrivant les principales mesures prises par le gouvernement fédéral et ses partenaires.

Transports Canada s'est engagé à moderniser les *normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada* pour tenir compte des nouvelles technologies de prévention du vol. Nous avons organisé une consultation publique et publié le [Rapport sur ce que nous avons entendu](#) en décembre 2024. Nous consultons actuellement des groupes de l'industrie pour nous aider à définir les futures mises à jour des règlements.

Le Ministère a également réalisé des évaluations ciblées de la sécurité portuaire dans les installations de conteneurs à risque élevé afin de détecter et de traiter les vulnérabilités des itinéraires d'exportation de véhicules. Les mises à jour du plan de sécurité sont en cours et des inspections de suivi sont prévues pour 2025.

Pour stimuler l'innovation, nous avons parrainé le Défi Prévention vol de véhicules en collaboration avec Sécurité publique Canada et la GRC. Dans le cadre de cette initiative, 88 propositions ont été soumises et 8 ont été sélectionnées pour bénéficier d'un financement de phase 1 de 150 000 dollars chacune, afin de développer des technologies abordables de prévention du vol sur le marché des pièces détachées.

Nous avons également collaboré avec les provinces et les territoires pour lutter contre les immatriculations frauduleuses de véhicules, ou « ReVINing ». Les discussions ont porté sur l'amélioration de l'échange de données grâce à une utilisation accrue du système d'échange de données interprovinciales.

Initiatives en matière de politique sur le transport des marchandises dangereuses

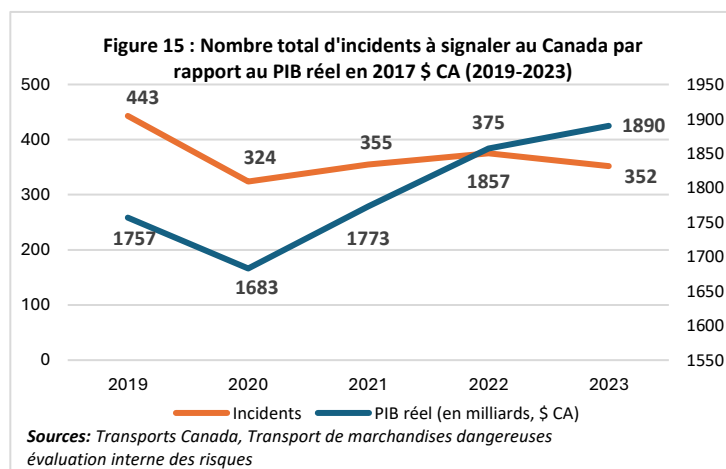
Le Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC) a continué d'exploiter son service national de conseil. Ce service aide les intervenants d'urgence à gérer les marchandises dangereuses (MD) à tout moment.

CANUTEC a également publié l'édition 2024 du [Guide des mesures d'urgence](#), qui est utilisé lors d'incidents mettant en cause des MD sur les routes ou les voies ferroviaires. Ce guide a continué à aider les premiers intervenants à identifier les dangers en fonction du matériau concerné afin de se protéger et de protéger le public lorsqu'ils interviennent sur un incident.

En 2024, les 94 inspecteurs du Programme de transport de marchandises dangereuses (Programme du TMD) ont effectué plus de 4 200 inspections. Ces mesures ont donné lieu à près de 6 200 mesures d'exécution et de réduction visant à renforcer le respect de la réglementation et à répondre aux préoccupations en matière de sécurité.

Afin d'élargir le contexte des tendances en matière de sécurité, la figure suivante compare le nombre d'incidents récents mettant en cause des MD avec l'activité économique nationale :

Le Programme du TMD continue de moderniser les normes de sécurité et de promouvoir le programme d'enregistrement des installations de contenants afin de garantir la sécurité du TMD à l'aide de systèmes de confinement normalisés, avec environ 1 890 enregistrements d'installations actifs. Il a également fait progresser plusieurs initiatives réglementaires et législatives importantes visant à renforcer la connaissance des activités liées aux MD et à améliorer les outils de surveillance pour évaluer et traiter les risques émergents. La recherche a appuyé la prise de décisions fondées sur des données probantes, notamment l'examen de la réglementation relative au transport ferroviaire de l'ammoniac en vrac et au transport maritime des systèmes de stockage d'énergie, ainsi que la modélisation de la sécurité pour le triage des wagons-citernes et le rendement des citernes portatives pour le gaz naturel liquéfié.



En novembre 2020, le Commissaire à l'environnement et au développement durable a publié la vérification de suivi du Programme du TMD et de la Régie de l'énergie du Canada. En réponse, le Programme du TMD s'est engagé à donner suite aux conclusions de la vérification au moyen d'un plan d'action de la direction (PAD) afin d'en suivre les progrès. En 2024, il a résolu avec succès la seule constatation de la vérification restante, donnant ainsi suite à cinq des cinq recommandations énoncées dans le PAD.

Conformément aux exigences du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (Règlement sur le TMD), le Programme du TMD a continué à promouvoir le programme de plan d'intervention d'urgence (PIU) afin d'améliorer les capacités d'intervention en cas d'incidents mettant en cause des MD et, le cas échéant, des menaces pour la sécurité nationale.

Bureau national de la chaîne d'approvisionnement

Le [Bureau national de la chaîne d'approvisionnement](#) (le Bureau) travaille avec des partenaires des secteurs privé et public pour rendre les chaînes d'approvisionnement du Canada plus efficaces, plus fluides, plus résistantes et plus fiables. Le Bureau a poursuivi son engagement constant auprès de l'industrie et des autres niveaux de gouvernement pour assurer la circulation rapide et fiable des marchandises en 2024. Il a soutenu l'amélioration de la coordination industrielle et du partage d'informations avant et pendant les perturbations. Il s'agissait notamment de groupes de travail axés sur des défis et des problèmes spécifiques, ainsi que d'un engagement plus large, tel que le Forum national de la chaîne d'approvisionnement qui s'est tenu le 21 juin 2024. Le Bureau a également contribué à l'échange d'informations entre les principaux acteurs afin d'assurer le transport des marchandises et des fournitures essentielles lors de perturbations majeures, telles que les incendies de Jasper. Le Bureau a également soutenu des améliorations pratiques sur le terrain, notamment des projets pilotes visant à éliminer les goulots d'étranglement dans les ports et des efforts visant à améliorer les outils numériques et le partage de données dans l'ensemble du réseau de la chaîne d'approvisionnement, afin de jeter

les bases d'un réseau de la chaîne d'approvisionnement plus solide, plus résilient sur le plan économique et plus agile dans l'ensemble du Canada.

Demande et perspectives

Voyageurs aériens

À court terme, le transport aérien international devrait augmenter, principalement en raison de la forte demande de voyages d'agrément. Toutefois, cette perspective est tempérée par plusieurs risques émergents, notamment l'instabilité géopolitique, l'incertitude économique au Canada et aux États-Unis, la faiblesse du dollar canadien et les contraintes de capacité persistantes de l'industrie.

Risques et occasions

À plus long terme, le transport aérien devrait retrouver sa trajectoire de croissance d'avant la pandémie, grâce à l'augmentation de l'activité économique, à la croissance démographique et à l'augmentation des revenus. Dans le même temps, les stratégies du secteur seront de plus en plus façonnées par les objectifs de durabilité, l'adoption d'outils d'IA pour la planification des voyages, les préoccupations liées au surtourisme et l'évolution du paysage géopolitique mondial.

Fret

Perspectives à court terme

Les perspectives de la demande de services de transport de marchandises découlent de celles de l'offre et de l'utilisation des marchandises au Canada. Au cours des deux prochaines années, l'activité économique mondiale et canadienne devrait ralentir en raison de l'impact direct des droits de douane américains sur les perspectives des industries soumises aux droits de douane (acier, aluminium, automobiles, etc.). L'activité économique générale devrait également ralentir, l'incertitude économique poussant les entreprises à différer leurs décisions d'investissement et d'embauche, et les ménages à reporter leurs dépenses.

Ces facteurs entraîneront probablement un affaiblissement de l'activité ferroviaire et routière à la frontière américaine et un ralentissement du transport maritime sur les Grands Lacs avec les ports américains. C'est dans la région Ontario-Québec, où sont échangés la plupart des produits soumis à des droits de douane, que l'impact de cette mesure se fera le plus sentir. Néanmoins, toutes les régions connaîtront un ralentissement des transports, car le refroidissement des conditions économiques aura des répercussions sur tous les produits de base.

Perspectives à long terme

À long terme, la croissance économique mondiale devrait se poursuivre, créant une demande soutenue en matière de commerce et de transport. Les marchés émergents d'Asie, d'Afrique et du Moyen-Orient devraient devenir les principaux moteurs de la croissance mondiale, grâce à l'augmentation rapide de la population et à l'expansion de l'activité industrielle. Cette croissance entraînera probablement une augmentation de la demande d'exportations agricoles et de ressources naturelles canadiennes, y compris de minéraux essentiels et de produits énergétiques. Dans le même temps, ces régions devraient devenir des sources plus importantes d'importations de marchandises canadiennes.

Les partenaires commerciaux traditionnels, comme les États-Unis, l'Union européenne et d'autres économies avancées, resteront les principaux marchés du Canada. Toutefois, une nouvelle demande émergera à mesure que ces économies

accéléreront la décarbonisation et s’efforceront de garantir l’accès aux matériaux clés, en particulier ceux liés à l’énergie propre et à la fabrication de pointe. La base de ressources du Canada et la stabilité de son environnement commercial lui permettent de répondre à ces besoins en constante évolution.

À l’échelle nationale, la croissance à long terme dans des secteurs, comme l’agriculture, l’extraction des ressources et l’énergie propre, devrait soutenir l’augmentation de la production et des exportations. Les développements prévus, y compris les nouvelles mines de minerais essentiels et les projets d’énergie propre, peuvent stimuler davantage la demande de transport à travers de multiples modes.

Celle-ci devrait augmenter d’environ 2 % par année, parallèlement à l’activité économique. Voici certaines tendances régionales :

- Ouest du Canada : Une croissance annuelle de 3 à 5 % est attendue dans les corridors ferroviaires et portuaires, en raison de la forte demande asiatique de céréales, de potasse, de GNL et d’hydrogène.
- Centre du Canada : Une demande constante de transport routier urbain (environ 2 % par année) soutenue par l’industrie manufacturière, ainsi que des besoins en infrastructures rurales liés à l’exploitation des minerais. Les nouvelles liaisons ferroviaires avec le Mexique pourraient favoriser une plus grande diversification des échanges.
- Est du Canada : Croissance modérée (1 à 2 % par année) des volumes de transport, les ports de l’Est étant en mesure d’absorber davantage d’échanges conteneurisés et de faciliter les exportations de minerais et d’hydrogène si les grands projets se concrétisent.

Figure 16 : Croissance de la demande de transport 2024-2034		
Élevée	Modérée	Faible
Engrais	Biens de consommation	Pâtes et papiers
Céréales et oléagineux	Métaux et matériaux de construction	Produits du bois
Minéraux critiques	Charbon pour la fabrication de l’acier	Combustibles raffinés à usage domestique
Hydrogène, matières premières pour l’hydrogène, exportation de GNL	Automobiles	Pétrole brut
Source : Modèle interne de prévision de la demande de Transports Canada		

Risques et occasions

Bien que les perspectives de croissance à long terme soient positives, le système de transport du Canada sera façonné par plusieurs risques complexes et évolutifs :

- L’instabilité géopolitique, comme les conflits régionaux ou les différends commerciaux, peut perturber les routes maritimes mondiales et les flux de marchandises;
- Les changements climatiques contribuent à l’augmentation de la fréquence et de la gravité des phénomènes météorologiques, notamment les feux de forêt, les inondations et les sécheresses, qui peuvent endommager les infrastructures et les couloirs de transport;

Ces risques pourraient entraîner des changements imprévisibles dans les flux commerciaux et les volumes de transport maritime, ce qui mettrait à rude épreuve les infrastructures existantes et soulignerait la nécessité d’une plus grande flexibilité et d’une plus grande redondance des systèmes. Dans certains cas, les chaînes d’approvisionnement devront être réalignées et les infrastructures devront être adaptées pour maintenir leur fiabilité et leur efficacité.

Dans le même temps, ces défis offrent des occasions stratégiques :

- Le Canada peut renforcer son rôle de partenaire commercial fiable dans un environnement mondial instable, en offrant la stabilité, une gouvernance solide et l'accès à des ressources clés;
- Les efforts visant à décarboniser les chaînes d'approvisionnement mondiales pourraient accroître la demande internationale d'énergie propre, de minéraux essentiels et de pratiques de transport écologiquement viables du Canada;
- Les investissements dans des infrastructures résilientes et adaptatives peuvent permettre au Canada de mieux répondre aux perturbations et de tirer parti des nouvelles routes commerciales et des nouveaux marchés.

Le maintien d'un système de transport performant et réactif sera essentiel à la concrétisation de ces opportunités et à la gestion des risques émergents. Une meilleure coordination, une planification fondée sur des données et des investissements continus dans les infrastructures seront essentiels pour soutenir la résilience économique du Canada dans les années à venir.

Conclusion

En 2024, le système de transport du Canada a dû faire face à sa part de défis, qu'il s'agisse de feux de forêt, de cyberperturbations, de conflits du travail ou d'instabilité mondiale. Malgré tout, le réseau est demeuré résilient. Les marchandises et les personnes ont continué à atteindre leur destination et l'économie canadienne est restée connectée au pays et à l'étranger. Les voyages de passagers ont augmenté, les volumes de fret se sont accrus et les émissions de GES provenant des transports sont restées inférieures aux niveaux prépandémiques – des signes clairs de progrès dans un monde complexe.

Tout au long de l'année, des mesures importantes ont été prises pour moderniser et innover afin d'améliorer le système de transport canadien. Des progrès ont été réalisés dans des projets, comme le train à grande vitesse dans le corridor Québec-Toronto; de nouvelles technologies ont été testées pour améliorer la sécurité des aéroports et le contrôle du fret; et Transports Canada s'est efforcé de rendre les transports plus accessibles aux personnes handicapées. Transports Canada a également soutenu des moyens plus propres et plus efficaces de transporter les personnes et les marchandises grâce à des programmes de véhicules électriques et à des corridors de navigation verts.

À l'horizon 2025, il y a beaucoup de choses à construire. Transports Canada continuera à travailler pour améliorer les transports en commun, moderniser les infrastructures, renforcer la sécurité et la sûreté, et élargir l'accès à des options de transport plus propres. Avec davantage d'investissements, une meilleure coordination et une utilisation intelligente de la technologie, le système de transport du Canada est prêt à répondre aux besoins d'une population croissante et d'un monde en mutation.

Un réseau de transport sûr, fiable et durable ne consiste pas seulement à se déplacer d'un point A à un point B, mais aussi à relier les gens, à soutenir les communautés et à aider le Canada à prospérer. Le travail que nous avons accompli en 2024 a jeté des bases solides pour le chemin à parcourir en 2025.