



TRANSPORTS CANADA

Plan ministériel

2021-2022



Transports
Canada

Transport
Canada

Canada

Erratum

À la suite du dépôt au Parlement et de la publication en ligne du Plan ministériel de TC 2021-2022, il a été déterminé que le document de référence comportait une erreur. Une correction a été apportée à la version PDF du document publié en ligne pour garantir l'exhaustivité et la transparence des renseignements. La correction correspond à ceci :

Section : Dépenses et ressources humaines, État des résultats condensé prospectif :

- Les informations financières ont été corrigés afin de présenter les chiffres au dollar prêt au lieu de milliers.
- L'hyperlien de l'état prospectif des opérations plus détaillé a été corrigé dans le document PDF pour qu'il lie à l'état qui se terminant le 31 mars 2022 au lieu du 31 mars 2019.

Transports Canada

2021–2022

Plan ministériel

L'honorable Omar Alhabra, C.P., député
Ministre des Transports

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, 2021,
Ottawa, Canada

N° de catalogue T1-27F-PDF

ISSN 2371-8439

Ce document est disponible sur le [site Web de Transports Canada](#).ⁱ

Ce document est accessible en médias substituts, sur demande.

Table des matières

De la part du ministre	1
Aperçu de nos plans	3
Responsabilités essentielles : résultats et ressources prévus	10
Responsabilité essentielle 1 : Réseau de transport sûr et sécuritaire.....	10
Responsabilité essentielle 2 : Réseau de transport écologique et novateur.....	27
Responsabilité essentielle 3 : Un réseau de transport efficace	34
Services internes : résultats prévus.....	41
Dépenses et ressources humaines.....	44
Dépenses prévues.....	44
Analyse des dépenses.....	45
Ressources humaines prévues	47
Budget des dépenses par crédit voté.....	48
État des résultats condensé prospectif.....	48
Renseignements ministériels	49
Profil organisationnel	49
Raison d’être, mandat et rôle : composition et responsabilités.....	49
Contexte opérationnel	49
Cadre de présentation de rapports.....	50
Renseignements connexes sur le Répertoire des programmes.....	53
Tableaux de renseignements supplémentaires.....	53
Dépenses fiscales fédérales.....	53
Coordonnées de l’organisation.....	53
Annexe : Définitions	55
Notes en fin d’ouvrage	59

De la part du ministre

J'ai le plaisir de présenter le Plan ministériel de Transports Canada pour 2021-2022. Il présente aux parlementaires et à la population canadienne un aperçu de ce que fait le Ministère et de ce qu'il planifie pour l'exercice 2021-2022.

Transports Canada veille à ce que le réseau canadien de transport des passagers et des marchandises soit sécuritaire, sûr, respectueux de l'environnement et efficace.

Nous nous tournons vers l'exercice 2021-2022 avec beaucoup d'espoir et des objectifs ambitieux alors que les vaccins contre la COVID-19 sont transportés et administrés partout au Canada. Le Canada est en mesure d'être au premier plan des efforts de rétablissement après la pandémie mondiale, et le sera. Grâce aux leçons que nous avons apprises et à une vision renouvelée de ce que nous pouvons accomplir, nous avançons avec confiance.

La priorité absolue de Transports Canada demeure d'assurer la sécurité et la sûreté du public voyageur et du réseau de transport. Nous porterons donc une attention particulière à la reprise économique, la résilience, la durabilité et la fiabilité alors que nous entamons avec audace ce nouvel exercice.

À l'aide d'initiatives importantes et ciblées, nous bâtissons une meilleure économie plus résiliente, où la lutte contre les changements climatiques sera au centre de notre plan national. Le secteur des transports est une source d'émissions et nous savons que nous pouvons apporter des améliorations.

Le Ministère continuera de travailler dans le but d'améliorer les corridors commerciaux et de faire progresser le Plan de protection des océans. Nous poursuivrons notre travail afin d'atteindre les cibles pour les véhicules zéro émission et nous prendrons les mesures nécessaires pour moderniser les lois, les règlements et les activités ministérielles. Nous continuerons de surveiller les nouvelles possibilités excitantes qu'offriront les technologies et innovations émergentes, ainsi que les défis connexes. Transports Canada continue s'est engagé à mener à bien la réconciliation au moyen d'une relation renouvelée avec les peuples autochtones.

Dans l'ensemble du Ministère, il existe d'innombrables exemples de la façon dont les employés utilisent les nouvelles stratégies et les nouveaux outils novateurs pour effectuer leur travail de



manière efficace, efficiente et sécuritaire, notamment des outils qui permettent à de nombreuses personnes de travailler à distance pendant la pandémie de COVID-19. Nous continuons d'adapter et d'améliorer ces outils à mesure que nous déterminons ce à quoi ressemblera notre milieu de travail de l'avenir.

Je suis fier et honoré d'être le ministre des Transports du Canada et d'avoir la chance de travailler aux côtés des nombreuses personnes grâce auxquelles Transports Canada est une partie importante et essentielle de notre réseau de transport national.

J'ai hâte de connaître ce que cet exercice nous offrira.

L'honorable Omar Alghabra, C.P., député
Ministre des Transports

Aperçu de nos plans

Priorité 1 : Améliorer le rendement et la fiabilité de notre réseau de transport pour permettre l'expédition de produits vers des marchés et stimuler la croissance de notre économie.

Principaux faits saillants de la planification pour 2021-2022 :

- Investir dans les corridors commerciaux du Canada afin d'accroître l'accès des produits canadiens aux marchés mondiaux, y compris :
 - La poursuite des projets d'infrastructure appuyés par le [Fonds national des corridors commerciaux](#)ⁱⁱ
 - Améliorations du système d'information sur le commerce et le transport, y compris le développement du Carrefour de données et d'information sur le transport
 - De nouveaux investissements dans des projets de visibilité de la chaîne d'approvisionnement
 - Le travail en cours avec la [Banque de l'infrastructure du Canada](#)ⁱⁱⁱ
- Respecter les engagements réglementaires et stratégiques énoncés dans la Feuille de route de l'Examen de la réglementation du secteur des transports de 2019 dans le but d'éliminer les obstacles réglementaires qui freinent l'innovation et l'investissement dans le secteur.
- Terminer l'examen de la modernisation des ports dans le but de mettre à jour les structures de gouvernance afin de promouvoir les investissements dans les ports canadiens et de contribuer à ce que les grands ports canadiens deviennent parmi les plus efficaces au monde.
- Réaliser des progrès dans la modernisation de la gouvernance de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent afin d'obtenir une entente signée d'ici 2023.
- Faire progresser la mise en œuvre des modifications législatives visant à améliorer l'accès, la transparence, l'efficacité et l'investissement à long terme dans le système ferroviaire canadien de transport de marchandises.
- Appuyer les efforts visant à réduire les répercussions de la pandémie de COVID-19 sur le secteur maritime et à améliorer la résilience.

Priorité 2 : Offrir plus de choix, un meilleur service, des coûts plus bas et de nouveaux droits aux consommateurs.

Principaux faits saillants de la planification pour 2021-2022:

- Collaborer avec les partenaires afin que les personnes handicapées et les personnes âgées disposent d'un meilleur accès au réseau de transport, et continuer à se concentrer sur l'application de la [Loi canadienne sur l'accessibilité](#)^{iv}

- Continuer à travailler avec VIA Rail et la [Banque de l'infrastructure du Canada](#)^v pour finaliser l'évaluation de la proposition visant à créer un [train à haute fréquence](#)^{vi} dans le corridor Toronto-Ottawa-Montréal-Québec et examiner les options pour l'avenir des services ferroviaires interurbains de passagers à l'extérieur du corridor.
- Suivre et faire respecter les modalités du décret en conseil qui a approuvé la fusion de juillet 2019 entre Bradley Air Services et Canadian North, afin de s'assurer que :
 - le prix des voyages aériens dans le Nord est juste et abordable;
 - la capacité est préservée et améliorée au besoin;
 - les personnes qui voyagent dans le Nord ont droit à un service de haut niveau.
- Progresser dans la finalisation et la mise en œuvre du [Règlement sur la protection des passagers aériens](#)^{vii} et faire appliquer la Phase I du Règlement sur les données de rendement du transport aérien afin de mesurer l'efficacité du *Règlement sur la protection des passagers aériens* en ce qui a trait à l'amélioration de l'expérience des voyageurs aériens.
- Reconnaisant l'impact unique du COVID-19 sur le réseau canadien du transport aérien, travailler avec des partenaires de [Finances Canada](#)^{viii}; [Innovation, Sciences et Développement économique Canada](#)^{ix}; et les agences de développement régional pour honorer les engagements de soutien au secteur aérien pris dans l'[Énoncé économique de l'automne 2020](#)^x.

Priorité 3 : Construire des corridors maritimes parmi les meilleurs au monde, qui sont compétitifs, sécuritaires et écologiquement viables, et améliorer l'infrastructure des transports dans le Nord, tout en respectant les engagements envers les collectivités autochtones.

Principaux faits saillants de la planification pour 2021-2022:

- Continuer de mobiliser nos homologues provinciaux et territoriaux ainsi que les représentants du secteur de la pêche afin de réduire les risques pour la vie des pêcheurs et de protéger leurs biens.
- Travailler avec des partenaires à la mise en œuvre du [Plan de protection des océans](#)^{xi} afin d'atteindre les objectifs suivants :
 - l'amélioration du réseau de sécurité maritime et la prévention des incidents maritimes;
 - l'amélioration de notre capacité à intervenir en cas d'incidents maritimes;
 - la préservation et le rétablissement des écosystèmes marins;
 - Veiller à ce que les groupes autochtones aient un rôle officiel et la capacité de participer au système de sécurité maritime du Canada tout en continuant à établir des partenariats constructifs;

- le renforcement de notre compréhension de la façon dont le pétrole brut et les différents produits pétroliers réagissent quand ils sont déversés dans un environnement marin.
- Continuer de peaufiner et de mettre en œuvre des mesures pour protéger les baleines contre les effets négatifs du trafic maritime sur les côtes du Canada de la manière suivante :
 - établir des limites de vitesse volontaires et obligatoires pour les navires ainsi que des zones d'exclusion
 - surveiller les zones de transport maritime et avertir les navigateurs de la présence de baleines
 - évaluer les mesures en consultant l'industrie, les intervenants et les groupes autochtones
 - appuyer la recherche sur le bruit sous-marin des navires
- Poursuivre la surveillance de la pollution aérienne dans toutes les eaux canadiennes au moyen du [Programme national de surveillance aérienne](#)^{xii}.
- Continuer d'appuyer les efforts visant à réduire les répercussions du transport maritime sur l'environnement et les écosystèmes.
- Appuyer les investissements dans les activités commerciales et l'infrastructure de transport en Arctique et dans les collectivités nordiques en procédant comme suit :
 - travailler en collaboration avec des partenaires à la mise en œuvre du [Cadre stratégique pour l'Arctique et le Nord](#)^{xiii} afin d'améliorer les possibilités socio-économiques offertes aux habitants du Nord
 - veiller à ce que le point de vue de l'Arctique et des collectivités nordiques soit utilisé pour orienter la façon selon laquelle Transports Canada élabore ses politiques, ses programmes et ses règlements
 - Continuer l'engagement à long terme et une communication significative avec les habitants du Nord dans le cadre de la politique de transport dans l'Arctique
 - construire un hangar et des unités d'hébergement qui serviront au [Programme national de surveillance aérienne](#)^{xiv} à Iqaluit
 - terminer l'appel de propositions visant les régions de [l'Arctique et du Nord dans le cadre du Fonds national](#) des corridors commerciaux et appliquer les décisions de financement pour les projets choisis

Priorité 4 : Créer un réseau de transport plus sûr et plus sécuritaire auquel la population canadienne peut se fier.

Principaux faits saillants de la planification pour 2021-2022:

- Accroître la transparence de la surveillance de la sûreté et de la sécurité du réseau de transport en faisant connaître publiquement nos activités de conformité et d'application de la loi.

- Passer en revue les mesures visant à s’attaquer au problème de la conduite avec facultés affaiblies (par exemple, facultés affaiblies par la fatigue) dans le secteur des transports.
- Continuer de s’attaquer aux principaux facteurs humains qui contribuent aux accidents et aux incidents ferroviaires, afin de donner suite à [la liste de surveillance](#)^{xv} et aux recommandations du [Bureau de la sécurité des transports](#)^{xvi}, y compris la gestion de la fatigue, la sécurité de la voie ainsi que les qualifications et la formation des employés du secteur ferroviaire de la manière suivante :
 - des consultations planifiées concernant le Règlement sur le système de gestion des risques reliés à la fatigue et le Règlement sur les normes de compétence des employés ferroviaires
 - une analyse des lacunes des Règles sur la sécurité de la voie afin de déterminer les exigences de sécurité pour la vitesse réglementée par le fédéral des catégories de voies au-delà des limites de la catégorie cinq en raison des nouvelles normes et de la nouvelle technologie
- Poursuivre la prise de mesures faisant suite aux recommandations de l’examen réglementaire de 2017-2018 de la Loi sur la sécurité ferroviaire et mettre en œuvre les recommandations du rapport du Comité consultatif de l’Examen de [Loi sur la sécurité ferroviaire](#)^{xvii}.
- Élaborer un cadre afin d’évaluer l’équivalence au chapitre de la sécurité lors de l’évaluation de nouvelles technologies et de nouveaux processus lorsque l’industrie ferroviaire souhaite avoir des dérogations pour moderniser son environnement opérationnel.
- Poursuivre le travail avec l’industrie ferroviaire et les organismes de recherche dans le but d’évaluer l’équivalence au chapitre de la sécurité des nouvelles technologies et des nouveaux processus de manière à appuyer les pratiques d’inspection automatisées.
- Consulter les intervenants et utiliser leurs commentaires pour élaborer des documents d’orientation pour le [Règlement sur les enregistreurs audio et vidéo de locomotive](#)^{xviii}.
- Mettre à disposition plus d’inspecteurs du transport maritime et terrestre dans le Nord.
- Intégrer et moderniser les bases de données essentielles sur le transport de marchandises dangereuses pour créer un nouveau système centralisé « CORE » de bases de données qui permettra de faire ce qui suit :
 - appuyer la prise de décisions fondées sur le risque dans le cas des interventions touchant à la sécurité
 - élaborer un registre des entités réglementées (entreprises) qui manipulent, proposent de transporter, transportent ou importent des marchandises dangereuses
 - surveiller quelles entreprises respectent le règlement dans l’ensemble du pays
- Travailler de concert avec les partenaires provinciaux et territoriaux et le [Groupe de travail sur la sécurité des autobus scolaires](#)^{xix} pour trouver des moyens de renforcer la sécurité des autobus scolaires, tant à l’intérieur qu’à l’extérieur de ceux-ci, en mettant l’accent sur les ceintures de sécurité.

- Investir dans des projets de sécurité routière qui appuient les priorités canadiennes en matière de sécurité nationale, y compris :
 - la création de normes de sécurité nationale pour les camions et les autobus qui traversent les limites provinciales, territoriales et internationales
 - une formation nationale cohérente pour les conducteurs et les inspecteurs de véhicules commerciaux
 - l'amélioration de la sensibilisation, de la formation et de la capacité d'application en matière de sécurité routière
 - le soutien à la mise à l'essai et au développement de technologies qui sont novatrices et qui améliorent la sécurité routière
 - la collecte uniforme, exhaustive et opportune de données sur la sécurité routière
- Collaborer avec les intervenants pour élaborer des outils d'orientation et d'évaluation de la sécurité en vue de favoriser la recherche, les essais et le déploiement de véhicules connectés et automatisés.
- Continuer de créer un régime d'application de la loi juste, uniforme et prévisible pour tous les modes de transport dans l'ensemble des régions.
- Mettre en œuvre la stratégie de biosécurité aérienne pour atténuer la propagation de Covid-19 et soutenir la reprise des voyages aériens sécuritaires.
 - Travailler avec l'industrie aéronautique pour rétablir la confiance du public et moderniser le voyage aérien afin de contribuer à assurer la résilience du système aérien contre les risques futurs
- Mettre l'accent sur la sécurité aérienne en :
 - mettant à jour la réglementation pour réduire le fardeau administratif et les coûts de conformité
 - améliorant la surveillance de la sécurité aérienne
 - renforçant la capacité de l'équipe de certification de la sécurité aérienne afin de répondre aux demandes de service de l'industrie
- Faire progresser l'[initiative d'espaces aériens sécuritaire](#)^{xx} pour améliorer la sécurité de l'aviation civile dans les zones de conflit, notamment par l'établissement d'un bureau d'information sur les zones de conflit 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, un comité consultatif international, et un forum mondial annuel pour discuter des approches visant à atténuer des événements tragiques similaires tels que PS752.
- Continuer à travailler avec des partenaires pour mener à bien le [projet pilote d'identité numérique du voyageur digne de confiance](#)^{xxi}.
- Élaborer un cadre pour assurer les aptitudes physiques et mentales nécessaires pour utiliser certaines catégories de drones, y compris pour les opérations au-delà de la visibilité directe (BVLOS).
- Poursuivre la mise à jour des politiques médicales de l'aviation civile afin d'appuyer la certification médicale sécuritaire des pilotes, des mécaniciens de bord et des contrôleurs aériens.

- Pendant la pandémie de COVID-19, le Ministère continuera d'accorder des exemptions et de fournir des mesures d'aide à l'industrie aérienne lorsque celles-ci sont dans l'intérêt public et qu'il est peu probable qu'elles aient des répercussions négatives sur la sécurité aérienne.
- Le [site Web de TC sur la COVID-19^{xxii}](#) continuera de fournir une liste exhaustive des exemptions et d'autres documents d'intervention en matière de sûreté et de sécurité qui ont été communiqués à l'industrie aéronautique.

Priorité 5 : Réduire les répercussions sur l'environnement et adopter de nouvelles technologies afin d'améliorer la vie des Canadiennes et Canadiens.

Principaux faits saillants de la planification pour 2021-2022:

- Continuer d'élaborer et de mettre en œuvre des mesures pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant du transport national et international et appuyer les priorités gouvernementales en vertu du [Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques^{xxiii}](#) et du [Plan climatique canadien amélioré^{xxiv}](#).
- Continuer de soutenir le progrès quant à nos cibles relatives aux véhicules zéro émission de 10 % des ventes de véhicules légers neufs par année d'ici 2025; 30 % d'ici 2030; et 100 % d'ici 2040, continuer d'offrir le [programme d'encouragement pour les véhicules zéro émission \(iZEV\)^{xxv}](#), qui offre des incitatifs allant jusqu'à 5 000 \$ sur les véhicules zéro émission admissibles.
 - [L'Énoncé économique de l'automne 2020^{xxvi}](#) a fourni au programme un financement supplémentaire de 287 millions de dollars au cours des exercices 2020-2021 et 2021-2022
- Soutenir les projets nationaux et internationaux d'élaboration de projets et de politiques qui contribuent à la stratégie nationale du gouvernement du Canada visant à éliminer les déchets de plastique.
- Appuyer l'élaboration et l'adoption de méthodes et de technologies pour réduire le bruit sous-marin provenant du trafic maritime et son impact sur les baleines.
- Lutter contre la menace des espèces envahissantes en répondant à la Convention internationale de l'[Organisation maritime internationale^{xxvii}](#) sur le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, 2004.
- Travailler en collaboration avec d'autres ministères sur la proposition de l'Organisation maritime internationale visant à interdire l'utilisation de mazout lourd dans les navires circulant dans l'Arctique.
- Continuer d'appuyer la réalisation du [projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain^{xxviii}](#), y compris la mise en place de mesures d'aménagement et la formulation de réponses aux [recommandations de la Régie de l'énergie du Canada^{xxix}](#).

- Évaluer de nouvelles technologies perturbatrices afin d’élaborer de nouvelles normes, de nouveaux codes et de nouveaux règlements en matière de sécurité.
- Continuer de miser sur les drones en élaborant d’autres règlements, projets pilotes et stratégies visant à appuyer l’utilisation plus complexe de drones.
- À titre de projet pilote, acheter un drone spécialisé afin d’augmenter la portée du [Programme national de surveillance aérienne^{xxx}](#) dans l’Arctique.

Priorité 6 : Transformer la conception et la prestation de programmes et de services aux Canadiennes et Canadiens afin de s'adapter à un monde en évolution.

Principaux faits saillants de la planification pour 2021-2022:

- Améliorer l’expérience des services en ligne de Transports Canada et augmenter le nombre de services numériques et prioritaires accessibles, notamment :
 - continuer de numériser les processus pour la certification médicale en aviation afin d’améliorer l’exécution de programmes et l’expérience client
- Utiliser des approches novatrices et centrées sur l’utilisateur dans la conception des programmes et des services numériques prioritaires en tirant parti de l’analyse des données et des nouvelles technologies, comme la robotique, l’intelligence artificielle (IA) et la réalité virtuelle, tout en maintenant un équilibre entre les considérations éthiques et en matière de vie privée.
- Continuer de moderniser les frais en tenant compte des répercussions de la pandémie de COVID-19 sur les intervenants, et :
 - mettre l’accent sur les modifications à apporter à la réglementation
 - mettre en œuvre les exigences de la [Loi sur les frais de service^{xxxi}](#)
 - assurer le déploiement numérique des nouveaux frais tout en améliorant les processus et outils associés
- Moderniser les pratiques de surveillance et d’application de la réglementation en élaborant des processus d’inspection numériques communs, axés sur les données et basés sur les risques et en fournissant aux inspecteurs des données et des outils optimisés.
- Créer des stratégies pour accélérer l’utilisation de nouvelles technologies dans le secteur des transports.
- Élaborer une stratégie de données favorisant ce qui suit :
 - la transparence et la confiance du public à l’égard du travail de Transports Canada
 - des données ouvertes et accessibles sur les transports
 - des analyses de données et une prise de décisions fondées sur des données probantes de meilleure qualité
 - la prestation de services et la présentation des résultats

- Améliorer la maturité des données du Ministère en travaillant sur les statistiques descriptives, des analyses de meilleure qualité et la gestion des bases de données dans le but d'intégrer différentes sources de renseignement.

Pour en savoir plus sur les plans, les priorités et les résultats prévus de Transports Canada, consultez la section «Responsabilités essentielles: résultats et ressources prévus» de ce rapport.

Responsabilités essentielles : résultats et ressources prévus

La présente section contient des renseignements détaillés au sujet des ressources et des résultats prévus du Ministère pour chacune de ses responsabilités essentielles.

Responsabilité essentielle 1 : Réseau de transport sûr et sécuritaire

Description

Veiller à ce que le réseau de transport canadien soit sûr et sécuritaire au moyen des lois, des règlements, des politiques et des activités de surveillance.

Faits saillants de la planification

- Améliorer la gouvernance et moderniser la gestion des urgences dans l'ensemble de Transports Canada, s'assurant ainsi qu'elles s'harmonisent avec le cadre pangouvernemental de gestion des urgences.
- Continuer à offrir du soutien en tout temps (24 heures/set jours) pour les urgences liées au transport à travers [CANUTEC^{xxxii}](#) qui fournit en temps utile des informations sur les incidents de sécurité avec les principaux partenaires internes et externes et le personnel d'intervention d'urgence dans la gestion des situations d'urgence liées aux marchandises dangereuses et l'entremise du Centre d'intervention de Transports Canada qui sert de point de contact du Ministère pour d'autres types d'urgences liées à la sûreté et à la sécurité des transports.
- Améliorer la surveillance, la coordination et la capacité d'intervention des urgences par l'entremise d'une formation en gestion des urgences. Développer des outils numériques, comme le système « CORE », afin d'appuyer la prise de décisions, de gérer le personnel d'appoint lors d'une urgence et de fournir une connaissance géospatiale de la situation.
- Fournir des renseignements en temps opportun concernant les menaces envers le réseau de transport.
- Poursuivre les efforts pour limiter la propagation de la COVID-19 lors de déplacements aériens en publiant et en mettant à jour les exigences réglementaires à mesure que la pandémie continue d'évoluer.

- L'initiative liée à l'identité numérique du voyageur digne de confiance vise à permettre aux passagers de partager leurs renseignements avec des entités dans l'ensemble du continuum des voyages aériens afin de faciliter l'expérience du voyageur tout en maintenant des normes de sécurité élevées. Le projet pilote sera mis en œuvre sur certains vols d'Air Canada et de KLM (Royal Dutch Airlines) entre l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol et l'aéroport international Toronto Pearson et l'aéroport international de Montréal-Trudeau.
- [L'initiative sur la sécurité aérienne](#)^{xxxiii} vise à améliorer l'évaluation et l'atténuation des risques que posent les zones de conflit étrangères envers l'aviation civile dans le but de rendre le ciel plus sécuritaire pour tous, d'un point de vue national et international. Nous espérons réaliser ceci au pays par l'entremise du nouveau bureau d'information sur les zones de conflit de [Transports Canada](#)^{xxxiv} en développant un système de surveillance, d'analyse et de partage d'information plus robuste afin d'assurer que les passagers voyageant avec des exploitants aériens canadiens ne passent pas au-dessus de zones qui peuvent poser des risques à leur vol. Nous voulons également régler ce problème en partageant l'information et les pratiques exemplaires avec d'autres pays dans le but d'atténuer ces risques à l'échelle mondiale par l'entremise du Comité consultatif sur la sécurité aérienne et du forum sur la sécurité aérienne, qui sont tous les deux dirigés par le Canada.
- Utiliser l'intelligence artificielle pour évaluer les informations fournies par les parties prenantes de l'industrie afin d'isoler les marchandises potentiellement à haut risque avant qu'elles ne soient chargées dans l'avion grâce à l'initiative de ciblage du fret aérien préalable au chargement et d'intelligence artificielle (CFAPC-IA).
- Mettre l'accent sur les activités pour les drones, y compris davantage de règlements pour les opérations sécuritaires, de projets pilotes et d'orientation pour les exploitants pour les opérations de plus en plus complexes.
- Mettre l'accent sur les activités des drones y compris les réglementations liées à la sécurité des opérations, les projets pilotes et les conseils aux opérateurs concernant des opérations de plus en plus complexes.
- Traiter les risques de sécurité que présente l'utilisation malveillante de drones en procédant comme suit :
 - travailler en collaboration avec l'industrie et d'autres ministères pour développer les rôles et les responsabilités en matière de détection et de suivi des drones, et pour définir les normes à apporter aux futures modifications aux règlements
 - mener des projets pilotes et des initiatives pour mettre à l'essai et évaluer les contre-mesures dans les aéroports et autour de ceux-ci
 - discuter avec les partenaires internationaux pour apprendre les pratiques exemplaires dans l'élaboration d'un plan stratégique afin de s'attaquer aux risques et aux points faibles du système aérien

- Réaliser des progrès concernant notre cadre réglementaire sur la sécurité aérienne de la manière suivante :
 - examiner et moderniser le [Règlement de l'aviation canadien \(RAC\)](#)^{xxxv} pour s'assurer que le cadre réglementaire pour la sécurité aérienne peut répondre aux demandes actuelles et futures de l'industrie;
 - travailler avec les intervenants afin d'offrir de l'orientation sur des questions réglementaires, y compris la modernisation du Règlement de l'aviation canadien par l'entremise d'activités novatrices et de collaboration qui visent à encourager, faciliter et évaluer le développement et l'utilisation de nouvelles technologies et de pratiques novatrices;
 - améliorer la façon dont Transports Canada mobilise les intervenants canadiens du secteur de l'aviation, les consulte et travaille avec eux, en modernisant le [Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne \(CCRAC\)](#)^{xxxvi}, en continuant d'utiliser la page Web [Parlons transport](#)^{xxxvii} et d'autres outils et approches de communication pour mobiliser et consulter les intervenants en ligne et en personne;
 - offrir une expertise cohérente en matière de réglementation par l'entremise d'un processus d'exemption réglementaire. Ceci comprend le suivi, l'examen, l'analyse et la concession d'exemptions au Règlement de l'aviation canadien en utilisant une approche transparente et de collaboration pour surmonter les défis réglementaires pour répondre efficacement aux besoins et défis règlementaires des intervenants;
 - mobiliser davantage le milieu international de l'aviation et renforcer l'influence et l'expertise du Canada en matière de réglementation de l'aviation sur la scène internationale;
 - renforcer la participation du Canada aux réunions, groupes d'experts et groupes de travail de l'Organisation de l'aviation civile internationale, y compris aux congrès techniques sur l'aviation civile et les technologies émergentes.
- Renforcer la capacité de notre équipe de certification en sécurité aérienne pour répondre aux demandes de service de l'industrie par l'entremise de l'initiative visant l'amélioration des activités liées à la certification des aéronefs. Cette initiative aidera le secteur canadien de l'aérospatiale à rester concurrentiel, tout en assurant également que les plus hauts niveaux de sécurité sont maintenus.
- Améliorer la surveillance de la sécurité aérienne, y compris :
 - entreprendre une approche plus stratégique envers l'assurance de la qualité en examinant régulièrement des échantillons d'activités de surveillance terminées
 - introduire davantage d'éducation et de formation pour les inspecteurs avec un programme de surveillance engagé et récurrent
 - fournir de meilleurs outils cohérents pour aider les inspecteurs à effectuer leur travail de manière efficace et efficiente afin de renforcer l'approche d'application de la loi par le Ministère

- moderniser nos méthodes de surveillance fondées sur la sécurité et le risque afin de permettre d'effectuer des inspections ciblées, d'utiliser les ressources de manière proportionnée et de mettre l'accent sur les domaines présentant une inquiétude ou un besoin accru en matière de sécurité
- renforcer les exigences en matière d'apprentissage et de formation des inspecteurs en sécurité maritime afin de mieux refléter les besoins et les défis du réseau de transport maritime moderne
- répondre aux recommandations formulées par le Bureau de la sécurité des transports en ce qui a trait aux cadres, aux politiques et aux lignes directrices législatives et réglementaires
- Moderniser nos cadres de réglementation et de surveillance de la sûreté et de la sécurité maritimes en faisant ce qui suit :
 - créer de nouvelles possibilités de collaboration avec des partenaires nationaux et internationaux en matière de sécurité maritime du Canada, des États-Unis, du Royaume-Uni, de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande en effectuant des protocoles d'échange d'information, des exercices de simulation et des interventions coordonnées face aux menaces de sécurité maritime
 - mettre à jour le Règlement sur le personnel maritime en s'assurant que les gens de mer sont dûment agréés et formés, en protégeant la santé et le bien-être des personnes et en veillant à ce que la réglementation soit conforme aux pratiques courantes de l'industrie maritime
 - faire progresser la mise en œuvre du [Règlement sur la construction et l'équipement des navires^{xxxviii}](#), qui permet de garantir que les exigences canadiennes en matière de construction et d'équipement de nouveaux bâtiments de pêche d'une longueur de 24 mètres ou plus sont conformes aux normes modernes et aux pratiques exemplaires de l'industrie
 - mettre à jour le [Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires^{xxxix}](#) afin d'exiger que davantage d'entreprises et de navires développent et mettent en place des systèmes de gestion de la sécurité. Ceci aidera à réduire le nombre de décès et de blessures liés au transport maritime et nous aidera à adapter les technologies en évolution dans l'industrie maritime
 - mettre à jour le [Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche^{xl}](#) afin d'améliorer la sécurité globale de l'industrie de la pêche
 - moderniser le [Règlement sur les certificats de bâtiment^{xli}](#) en le remplaçant par le nouveau Règlement sur les certificats de sécurité des bâtiments qui précisera ou modernisera les exigences réglementaires existantes et assurera une meilleure harmonisation avec la Loi sur la marine marchande du Canada de 2001
 - modifier le [Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux^{xlii}](#) et l'harmoniser avec la [Convention internationale pour la prévention de](#)

- la pollution par les navires (MARPOL)^{xliii} et la Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires (AFS 2001)^{xliv}
- poursuivre la rédaction de l'ébauche du nouveau Règlement sur l'eau de ballast^{xlv} afin de mettre en vigueur la Convention internationale de l'Organisation maritime internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires de 2004 au Canada^{xlvi}. (publication dans la Partie I de la Gazette du Canada – juin 2019. L'objectif est de faire une publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada* en 2021)
 - moderniser la Loi sur la sûreté du transport maritime^{xlvii} afin de permettre au ministre d'améliorer la sécurité des transports dans le secteur maritime à l'aide d'une loi moderne et flexible. En augmentant l'efficacité de la Loi sur la sûreté du transport maritime^{xlviii}, le ministre des Transports sera en meilleure position pour protéger la sécurité du réseau de transport maritime canadien et ainsi régler les problèmes de sécurité existants et émergents dans les ports canadiens
 - accroître la sécurité pour les navires ainsi que pour les ports et les installations maritimes du Canada, et s'assurer que le Canada respecte ses obligations en matière de sécurité maritime internationale à l'aide d'exigences réglementaires harmonisées;
 - continuer à jouer un rôle de leadership dans les groupes de travail nationaux et internationaux afin d'assurer une approche cohérente en matière de sécurité maritime dans l'ensemble du Canada et avec nos alliés
 - renforcer la fiabilité du Système d'alerte de sûreté du bâtiment (SASB) afin d'assurer que Transports Canada continue de respecter ses obligations internationales à l'aide d'initiatives de transformation
 - Moderniser le processus de publication des documents de sécurité maritime en l'harmonisant avec les lignes directrices de l'Organisation maritime internationale en ce qui concerne la certification électronique.
 - Collaborer avec l'industrie pour mettre en œuvre un règlement sur les enregistreurs vidéo des locomotives.
 - Collaborer avec l'industrie ferroviaire à propos de la fatigue.
 - Accorder des subventions et des contributions en vertu du Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire^{xlix} afin d'appuyer les projets d'amélioration relatifs à la sécurité dans les installations ferroviaires et le long des voies ferrées, l'utilisation de technologies novatrices, la sensibilisation, les campagnes de promotion, de sensibilisation et d'activités éducatives, la recherche et les études visant à améliorer la sécurité et la fermeture de passages à niveau.
 - Élaborer et mettre en place un programme de surveillance national pour le Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire de voyageurs.
 - Améliorer et maintenir la capacité canadienne en matière d'intervention face aux événements chimiques, biologiques, radiologiques, nucléaires et explosifs liés au transport des marchandises dangereuses de la manière suivante :

- finaliser l’approbation des plans d’intervention d’urgence (PIU) en terminant les enquêtes nécessaires et en élaborant des lignes directrices et des critères nationaux pour l’évaluation des événements de CBRNE;
- participer aux formations et aux conférences de CBRNE nationales et internationales, y compris la conférence internationale CBRNE World Convergence;
- donner de la formation et fournir les outils et les ressources nécessaires pour appuyer les inspections.
- Élaborer un plan d’action afin de mieux déterminer le niveau de conformité d’une entreprise en matière de transport de marchandises dangereuses en utilisant les données de conformité provinciales et territoriales en matière de transports de marchandises par voie terrestre. Ceci sera également appuyé par un registre national des entreprises réglementées.
- Élaborer et mettre en œuvre une politique et un projet de réglementation qui anticipent les problèmes évolutifs liés au transport de marchandises dangereuses et qui interviennent face à ceux-ci.
 - permettre des consultations réglementaires précoces et un engagement significatif avec les parties prenantes
 - soutenir l’harmonisation avec les codes internationaux
 - laisser le programme s’adapter aux côtés de l’industrie, renforcer les capacités et les cadres réglementaires
- Élaborer et maintenir des normes de sécurité pour les moyens de confinement comme les camions-citernes, les citernes routières, les conteneurs semi-vrac et les cylindres, qui sont intégrés par référence dans le [Règlement sur le transport des marchandises dangereuses](#)¹.
- Collaborer avec les partenaires nationaux/internationaux, y compris les Nations Unies et les États-Unis dans les domaines de recherche comme :
 - les propriétés dangereuses, inflammables et comportementales des distillats et du pétrole brut;
 - l’emballage des batteries au lithium dans le fret aérien;
 - les méthodes de confinement dans des conditions non idéales.
- Continuer de mettre en œuvre de nouveaux projets de recherche scientifique et de ceux établis par consultation externe résultant du symposium de recherche sur le transport des marchandises dangereuses de 2019, qui conduiront à la mise au point d’outils d’intervention d’urgence, de moyens de confinement des marchandises dangereuses, de piles au lithium et d’autres systèmes de stockage d’énergie, d’évaluation et d’analyse des risques, ainsi que d’autres questions émergentes. Parmi les projets en cours, on peut citer :
 - validation des mesures d’urgence recommandées pour le gaz naturel liquéfié dans le guide des mesures d’urgence
 - un examen complet des critères et des seuils applicables aux plans d’aide d’urgence dans le cadre du règlement sur le transport des marchandises dangereuses

- l'évaluation de tout risque accru résultant du transport de quantités plus importantes d'hydrogène vers les stations de ravitaillement des véhicules à hydrogène
- l'évaluation des risques liés aux systèmes de stockage d'énergie transportés dans des récipients fermés pour le transport maritime
- l'élaboration d'une méthodologie d'évaluation des risques fondée sur un système d'information géographique pour le transport de marchandises dangereuses par route
- la mise au point d'un emballage intelligent pour le transport des piles au lithium qui indique un avertissement sur un problème à l'intérieur de l'emballage
- Moderniser le régime de supervision du transport des marchandises dangereuses de la manière suivante :
 - améliorer et mettre à jour nos outils et nos bases de données pour offrir des informations plus exhaustives et plus précises concernant les entreprises réglementées et leur état de conformité afin de mieux éclairer la planification fondée sur les risques;
 - mettre en œuvre une base de données d'identification des clients (CID) en 2022. Ceci nous fournira un répertoire fiable et exhaustif des sites de transport des marchandises dangereuses et des activités liées aux marchandises dangereuses;
 - renforcer nos processus de collecte des données avec les partenaires afin de mieux déterminer le taux national de conformité réglementaire.
- Une modification réglementaire a été proposée pour harmoniser le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses avec les recommandations des Nations Unies en harmonisant les indications de danger, l'information de classification, les appellations réglementaires et les dispositions spéciales. Cette modification augmentera la constance, la qualité, l'efficacité et l'efficience de nos activités d'application de la loi en lien avec le transport de marchandises dangereuses de la manière suivante :
 - améliorer et mettre à jour nos outils et nos bases de données pour offrir des informations plus exhaustives et plus précises concernant les entreprises réglementées et leur état de conformité afin de mieux éclairer la planification fondée sur les risques;
 - examiner et mettre à jour la méthodologie de classification des risques utilisée pour établir la priorité des sites d'inspection en matière de transport de marchandises dangereuses;
 - veiller à ce que les installations de confinement ayant des certificats expirés ne mènent plus les activités pour lesquelles les certificats ont été accordés;
 - maintenir et renforcer le programme de sensibilisation à la sécurité du transport des marchandises dangereuses et appuyer le matériel de sensibilisation pour l'industrie, les collectivités/municipalités, les premiers répondants et le grand public.
- A la suite des modifications législatives apportées à la Loi sur la sécurité automobile, nous développerons des modifications aux règlements, ainsi que des politiques, des solutions en matière de TI, des outils et des lignes directrices, afin de traiter les enjeux liés à la collecte d'information, aux sanctions administratives pécuniaires et aux exemptions.

- Soutenir l'entrée en vigueur du mandat du dispositif d'enregistrement électronique pour les véhicules commerciaux qui entre en vigueur le 12 juin 2021. Nous continuerons de collaborer avec les provinces et les territoires ainsi qu'avec le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé et les intervenants de l'industrie au cours des étapes suivantes, y compris sur ce qui suit :
 - les lignes directrices en matière de cybersécurité pour les dispositifs d'enregistrement électronique;
 - la communication des nouvelles exigences;
 - les méthodes d'application de la loi.
- Élaborer des politiques de sûreté et sécurité pour les technologies émergentes en matière de véhicules, y compris la recherche, la mobilisation des intervenants et la sensibilisation pour les consommateurs, ainsi que collaborer avec les autres paliers de gouvernement, la communauté mondiale et les partenaires bilatéraux clés (comme les É.-U.) afin d'appuyer l'harmonisation et l'interopérabilité transfrontalière de nos régimes de sécurité pour les nouvelles technologies dans les véhicules. Ce travail éclairera :
 - les lignes directrices clés en matière de sûreté et de sécurité au fur et à mesure que ces technologies évoluent, comme le Cadre de sécurité du Canada pour les véhicules connectés et automatisés, les lignes directrices nationales pour les systèmes de conduite automatisés et les lignes directrices administratives pour les compétences en matière de mise à l'essai de la sécurité et du déploiement des systèmes de conduite automatisés
 - les règlements proposés pour les systèmes avancés d'aide à la conduite
- Élaborer des politiques, des lignes directrices et des outils pour améliorer la cybersécurité des véhicules. Ceci comprend la tenue à jour des [Lignes directrices sur la cybersécurité des véhicules au Canada](#)^{li} et l'élaboration d'outils pour appuyer l'industrie dans la mesure de la cyber-résilience et du rendement des véhicules et des pièces connexes.
- Appuyer les initiatives stratégiques et réglementaires fondées sur des données probantes afin de régler les problèmes de fatigue dans l'ensemble des modes de transport, en prenant notamment les mesures suivantes :
 - promouvoir une culture de milieu de travail sain à l'aide de règlements et d'autres moyens
 - explorer l'utilisation continue de systèmes de gestion des risques liés à la fatigue;
 - collaborer avec des partenaires afin de développer des outils éducatifs novateurs pour réduire la fatigue dans le milieu de travail
- Élaborer des politiques et des procédures d'application opérationnelle multimodale afin d'assurer que les enquêtes transférées aux unités régionales d'exécution de la loi par les inspecteurs modaux pour les activités d'exécution de la loi de niveau moyen (c.-à-d. SAP) à élevé (c.-à-d. poursuite) sont menées de manière constante.
- Fournir du soutien financier aux provinces, aux territoires et au Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé afin de créer les normes du Code national de sécurité

et de fournir une formation nationale uniforme aux chauffeurs de camion et aux inspecteurs.

- Investir dans des projets qui promeuvent la sensibilisation à la sécurité routière, traitent des défis en matière de sécurité routière et appuient l'utilisation sécuritaire et efficace des technologies novatrices et de l'harmonisation.

Gender-based analysis plus (GBA+)

Les responsables des programmes relevant de la Responsabilité essentielle 1 ont ciblé un certain nombre d'initiatives et d'enjeux liés à l'ACS+ sur lesquels, ils sont en train de travailler en ce moment, ou ont récemment conclu ou bien sur lesquels ils prévoient concentrer leurs efforts au cours du prochain exercice et des exercices suivants. Voici les mesures qui seront prises :

- assumer un rôle de leadership dans des forums internationaux, comme l'Organisation maritime internationale, afin d'encourager l'industrie maritime à augmenter la représentation des femmes;
- mettre en œuvre des initiatives, comme le [Programme de formation dans le domaine maritime](#)^{lii} en vertu du Plan de protection des océans^{liii}, afin de réduire les obstacles à la formation maritime pour les groupes sous-représentés, comme les femmes et les peuples autochtones;
- intégrer l'analyse ACS+ dans la planification et l'exécution de projets de modernisation numérique et d'initiatives de modernisation des frais afin de promouvoir l'égalité, la diversité et l'inclusion.
- élaborer et examiner les politiques existantes en matière de certification médicale en aviation afin d'inclure les considérations de l'ACS+ (comme la certification médicale des femmes et des personnes transgenres).
- Les considérations de l'ACS+ sont incluses dans de nombreuses initiatives de sécurité aérienne. En voici quelques exemples :
 - traiter la disparité entre les sexes en utilisant un langage neutre dans la terminologie des drones. Le Canada utilise le terme « SATP » au lieu de « système d'aéronef sans pilote (UAS) » ou « véhicule aérien sans pilote (UAV) ». En utilisant des termes non genrés, le Canada signale l'inclusion des genres aux exploitants de drone et à l'industrie en général
 - promouvoir l'utilisation générale de termes non genrés dans plusieurs événements/forums internationaux et chercher des occasions permettant la sensibilisation sur l'importance d'un langage inclusif
 - créer une campagne d'information inclusive sur la sécurité. Par exemple, les règlements sont conçus en tenant compte du sexe, de l'âge et de la diversité ethnique en utilisant des images, du texte et des éléments visuels neutres ou inclusifs
 - effectuer des recherches sur le sexe et les drones mènera à un meilleur ciblage pour la promotion d'information et de sécurité, et aidera à influencer l'élaboration de politiques à l'avenir. Ceci comprend une étude de deux ans en partenariat avec la

- Western University qui est axée sur l'évaluation de la gravité des répercussions des collisions de petits drones avec des humains ainsi que des répercussions sur les femmes et les groupes à risque (comme les enfants et les personnes âgées). Une étude de recherche sur l'opinion publique est prévue afin de mieux comprendre le niveau de connaissance des utilisateurs de drone et du public concernant les règles en intégrant des questions axées sur la répartition selon le sexe des pilotes de drone dans le but de mieux comprendre la représentation des sexes dans l'industrie
- évaluer les répercussions sociales et économiques des recommandations de la politique en matière de sécurité aérienne sur les différents groupes de Canadiens et de Canadiennes, conformément à l'engagement du Canada à la mise en œuvre de l'ACS+ pour le développement de toute la réglementation en matière de sécurité aérienne. Ainsi, le travail est en cours afin de déterminer les obstacles existants et les méthodes durables pour attirer davantage de candidats féminins et autochtones dans les carrières en aviation

Programme de développement durable à l'horizon 2030 et objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies

On s'attend à ce que la Cible 3.6, qui se rapporte au nombre de décès et de blessures dans des accidents de la route à l'échelle mondiale, soit renouvelée lors de la troisième Conférence mondiale sur la sécurité routière.

Nous donnerons notre appui à la formulation de la nouvelle cible et élaborerons des mesures visant un progrès continu vers la réduction du nombre de décès et de blessures dans les accidents de la route au Canada.

Expérimentation

- L'initiative liée à l'identité numérique du voyageur digne de confiance permettra aux passagers de partager leurs renseignements avec des entités partout dans le monde afin d'améliorer l'expérience du voyageur tout en maintenant des normes de sécurité élevées. Cette initiative utilise des technologies émergentes, comme la chaîne de blocs, la cryptographie et la biométrie. Dans le cadre de ce projet pilote, nous accomplissons les tâches suivantes :
 - évaluer l'incidence de la chaîne de blocs sur le secteur de l'aviation
 - tester l'incidence de la biométrie sur la conformité des intervenants aux règlements sur la vérification de l'identité des passagers
 - examiner la mesure dans laquelle l'utilisation de l'identité numérique et de la biométrie permet aux passagers de passer plus rapidement les contrôles de sécurité dans les aéroports au Canada
 - tester la mesure dans laquelle l'utilisation de l'identité numérique et de la biométrie peut contribuer aux processus sans contact dans l'environnement aéroportuaire
- La prochaine phase de l'initiative de ciblage du fret aérien préalable au chargement et d'intelligence artificielle (CFAPC+IA) nécessitera le développement et la mise à l'essai

d'un portail où les transporteurs aériens soumettront leurs données, ainsi qu'une interface d'évaluation des risques pour permettre aux analystes d'examiner les résultats de l'IA (en d'autres mots, le marquage des nouveaux transporteurs, la détection des valeurs aberrantes et des anomalies, et l'identification du fret à haut risque). L'utilisation de l'IA est nouvelle pour le ciblage du fret aérien préalable au chargement et devra être mise à l'essai par rapport aux méthodes actuelles d'évaluation des risques des renseignements avancés du fret aérien.

- L'utilisation d'approches novatrices pour la mise à l'essai de technologies et de processus novateurs éclairera les mesures réglementaires et non réglementaires afin d'assurer que le réseau de transport canadien est sûr et sécuritaire, comme :
 - la mise à l'essai commerciale de drones au-delà de la visibilité directe (BVLOS) par l'entremise de projets pilotes
 - un projet pilote d'essai visant à accroître la délégation de pouvoirs aux fabricants pour la délivrance de permis de vol
 - un bac à sable réglementaire pour les documents d'expédition électroniques pour le transport de marchandises dangereuses
- Nous appuyons la prise de décisions fondées sur des données probantes qui utilise des points de vue tirés de la science comportementale et de l'analyse pour développer les politiques et lignes directrices s'appliquant aux activités de sûreté et sécurité.
- Les responsables de Sécurité et sûreté maritimes appuient la prise de décisions fondées sur des données probantes qui intègre des points de vue tirés de la science comportementale et de l'analyse dans les politiques et lignes directrices s'appliquant aux activités de supervision de la sûreté et de la sécurité maritimes.
- Les constatations tirées d'expériences et de recherches en science comportementale seront utilisées dans des projets réalisés à l'échelle du Ministère, comme :
 - la gestion de la fatigue
 - les instruments à privilégier pour régler les problèmes de sûreté et de sécurité
 - le port du gilet de sauvetage auprès des plaisanciers
 - les incidents de véhicules aux passages à niveau

Résultats prévus pour un réseau de transport sûr et sécuritaire

Résultat 1: Un réseau de transport sécuritaire

Résultat ministériel	Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2017–2018	Résultat réel 2018–2019	Résultat réel 2019-2020
1a) Un réseau de transport sécuritaire	Taux d'accidents aériens sur dix ans ¹ (moyenne par année et par 100 000 déplacements des aéronefs)	Maximum de 3,2 par 100 000 mouvements.	2022-03-31	S.O. – Nouvel indicateur	3,2 par 100 000 mouvements	3,2 par 100 000 mouvements
1b) Un réseau de transport sécuritaire	Taux d'accidents aériens mortels sur dix ans (moyenne par année et par 100 000 déplacements des aéronefs)	Maximum de 6,5 par 100 000 mouvements	2022-03-31	S.O. – Nouvel indicateur	0,7 par 100 000 déplacements	0,6 par 100 000 déplacements
1c) Un réseau de transport sécuritaire	Taux d'accidents maritimes sur dix ans (moyenne par année et par 1 000 bâtiments commerciaux) ²	La cible est que le taux n'augmente pas année après année. Dix est la valeur maximale tolérée estimée sur la base des informations actuelles.	2022-03-31	S.O. – Nouvel indicateur	8,8 par 1 000 bâtiments commerciaux	3,1 par 1 000 bâtiments commerciaux

¹ Les taux d'accidents et de décès comprennent les aéronefs immatriculés à l'étranger qui sont exploités au Canada.

² Cet indicateur englobe chaque arrivée d'un bâtiment étranger, les bâtiments canadiens immatriculés de moins de 15 tonnes brutes et les bâtiments certifiés de plus de 15 tonnes brutes qui sont exploités en eaux canadiennes.

Résultat ministériel	Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2017–2018	Résultat réel 2018–2019	Résultat réel 2019-2020
1d) Un réseau de transport sécuritaire	Taux d'accidents maritimes mortels sur dix ans (moyenne par année et par 1 000 bâtiments commerciaux)	Moins de 0,5 par mille bâtiments commerciaux.	2022-03-31	S.O. – Nouvel indicateur	0,45 par 1 000 bâtiments commerciaux	0,2 par 1 000 bâtiments commerciaux
1e) Un réseau de transport sécuritaire	Taux d'accidents ferroviaires sur dix ans (moyenne par année et par million de trains-milles)	Maximum de 12.24 par le nombre annuel par million de trains milles, ce qui représente une réduction du taux estimée à 5 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes. ³	2022-12-31	Diminution de 3,7 %	Diminution de 5,2 %	Diminution de 17 %
1f) Un réseau de transport sécuritaire	Taux d'accidents ferroviaires mortels sur dix ans (moyenne par année et par million de trains-milles)	Maximum de 0.72 par le nombre annuel par million de trains milles, ce qui représente une réduction du taux estimée à 5 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes.	2022-12-31	Diminution de 12,5 %	Diminution de 26 %	Diminution de 7 %

³ Dans le cas des indicateurs 1e et 1f, la diminution des taux d'accidents et de décès dépend de la collaboration entre les compagnies de chemin de fer, les autorités routières et les administrations privées qui se partagent la responsabilité de la mise en œuvre des mesures visant à réduire les taux en question. Voilà pourquoi nous avons choisi un taux de réduction annuel de 5 %.

Résultat ministériel	Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2017–2018	Résultat réel 2018–2019	Résultat réel 2019-2020
1g) Un réseau de transport sécuritaire	Taux d'accidents à signaler liés à la circulation routière au Canada (taux par milliard de véhicules-kilomètres parcourus)	Maximum de 1563,45 par milliards de véhicules kilomètres, ce qui représente une réduction du taux estimée à 1 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes.	2022-03-31	Diminution de 6,8 % en 2016 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2011-2015)	Diminution de 5,2% en 2017 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2012-16)	Diminution de 7,8 % en 2018 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2013-2017)
1h) Un réseau de transport sécuritaire	Taux de blessures graves découlant des accidents à signaler liés à la circulation routière au Canada (taux par milliard de véhicules-kilomètres parcourus)	Maximum de 27,84 par milliards de véhicules kilomètres, ce qui représente une réduction du taux estimée à 1 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes.) 4	2022-03-31	Diminution de 6,8 % en 2016 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2011-2015)	Diminution de 13,4 % en 2017 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2012-2016)	Diminution de 15,6 % en 2017 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2013-2017)

⁴ Dans le cas des indicateurs 1h et 1i, bien que nous ayons par le passé obtenu des résultats nettement supérieurs aux cibles fixées, la situation changera dans l'avenir puisque nous observons moins de baisses majeures du nombre de décès, et du nombre de blessures dans une certaine mesure. TC exerce un contrôle limité sur les décès et les blessures découlant d'accidents de la route.

Résultat ministériel	Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2017–2018	Résultat réel 2018–2019	Résultat réel 2019-2020
1i) Un réseau de transport sécuritaire	Taux de mortalité découlant des accidents à signaler liés à la circulation routière au Canada (taux par milliard de véhicules-kilomètres parcourus)	Maximum de 5,08 par milliards de véhicules kilomètres, ce qui représente une réduction du taux estimée à 1 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes.	2022-03-31	Diminution de 9,5 % en 2016 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2011-2015)	Diminution de 10,9 % en 2017 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2012-2016)	Diminution de 4,7% en 2018 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2013-2017)

Résultat 2 : Un réseau de transport sûr

Résultat ministériel	Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2017–2018	Résultat réel 2018–2019	Résultat réel 2019-2020
2a) Un réseau de transport sûr	Il est temps de révoquer les habilitations de sécurité en matière de transport	Aucune cible n'est inscrite pour l'indicateur puisque nous n'établissons pas, pour l'ensemble des dossiers que nous traitons, de cibles ou de quotas relativement au volume de dossiers que nous refusons, suspendons ou annulons	2022-03-31	S.O. – Nouvel indicateur à partir de 1 avril 2022	S.O. – Nouvel indicateur à partir de 1 avril 2022	S.O. – Nouvel indicateur à partir de 1 avril 2022

Résultat ministériel	Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2017–2018	Résultat réel 2018–2019	Résultat réel 2019-2020
2b) Un réseau de transport sûr	Nombre total de demandes d'habilitation de sécurité en matière de transport (HST) traitées par rapport au nombre de demandes reçues	40,000 - 50,000	2022-03-31	S.O. – Nouvel indicateur à partir de 1 avril 2022	S.O. – Nouvel indicateur à partir de 1 avril 2022	S.O. – Nouvel indicateur à partir de 1 avril 2022
2c) Un réseau de transport sûr	Taux de conformité des exploitants aériens aux règlements de Transports Canada en matière de sûreté ⁵	Au moins 90%	2022-03-31	90,08%	91,8%	93,03%

Résultat 3 : Un régime moderne de sécurité et de sûreté qui favorise la croissance économique

Résultat ministériel	Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2017–2018	Résultat réel 2018–2019	Résultat réel 2019-2020
3a) Un régime de sécurité et de sûreté moderne qui appuie la croissance économique	Pourcentage des règlements de Transports Canada en matière de sécurité harmonisé avec les normes internationales en transport (aérien)	100%	2022-03-31	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur	95.1%

⁵ Le terme «entités réglementées canadiennes» englobe l'ensemble des aéroports, des transporteurs aériens et des entités réglementées qui sont désignés par le Programme de sûreté du fret aérien et l'[Administration canadienne de la sûreté du transport aérien \(ACSTA\)](#).

Résultat ministériel	Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2017–2018	Résultat réel 2018–2019	Résultat réel 2019-2020
3b) Un régime de sécurité et de sûreté moderne qui appuie la croissance économique	Pourcentage des règlements de Transports Canada en matière de sûreté harmonisé avec les normes internationales en transport (aérien)	Au moins 90%	2022-03-31	100%	100%	100%
3c) Un régime de sécurité et de sûreté moderne qui appuie la croissance économique	Le pourcentage des demandes de client pour obtenir des autorisations de sécurité ou de sûreté qui répondent aux normes de service de Transports Canada (aérien) ⁶	Au moins 83%	2022-03-31	71%	84%	89%
3d) Un régime de sécurité et de sûreté moderne qui appuie la croissance économique	Le pourcentage des demandes de client pour obtenir des autorisations de sécurité ou de sûreté qui répondent aux normes de service de Transports Canada (maritime)	Au moins 80%	2022-03-31	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur	99.88%

Les renseignements sur les ressources financières, les ressources humaines et le rendement liés au Répertoire des programmes de Transports Canada sont accessibles dans l'[InfoBase du GC^{liv}](#).

⁶ Cet indicateur, qui revient pour le transport maritime, donne l'assurance que les services de TC peuvent être fournis de façon efficace et efficiente sans nuire inutilement aux possibilités économiques offertes à l'industrie.

Ressources financières budgétaires prévues pour Un réseau de transport sûr et sécuritaire

Dépenses budgétaires pour 2021-2022 (selon le budget principal des dépenses)	Dépenses prévues 2021–2022	Dépenses prévues 2022–2023	Dépenses prévues 2023–2024
444 748 926	444 748 926	399 141 879	353 454 379

Les renseignements sur les ressources financières, les ressources humaines et le rendement liés au Répertoire des programmes de Transports Canada sont accessibles dans l'[InfoBase du GC^{lv}](#).

Ressources humaines prévues pour Un réseau de transport sûr et sécuritaire

Équivalents temps plein prévus 2021-2022	Équivalents temps plein prévus 2022-2023	Équivalents temps plein prévus 2023-2024
3 451	3 291	3 047

Les renseignements sur les ressources financières, les ressources humaines et le rendement liés au Répertoire des programmes de Transports Canada sont accessibles dans l'[InfoBase du GC^{lvi}](#).

Responsabilité essentielle 2 : Réseau de transport écologique et novateur

Description

Faire progresser le programme environnemental lié au secteur des transports du gouvernement du Canada par la réduction des émissions atmosphériques nocives; protéger les milieux océanique et marin du Canada par la réduction des répercussions du transport maritime; confirmer un engagement envers l'innovation dans le secteur des transports.

Faits saillants de la planification

- Soutenir le programme de réconciliation du gouvernement en:
 - l'élaboration de nouvelles normes en partenariat avec des groupes autochtones dans de nombreux domaines, notamment l'élaboration et la mise en œuvre d'initiatives liées à la sécurité maritime, des accords de partage des bénéfices des activités génératrices d'économie menées sur le territoire traditionnel autochtone, et le co-développement des connaissances autochtones et des cadres de co-gestion dans la mise en œuvre de la loi sur les eaux navigables canadiennes ^{lvii}
 - continuer à renforcer et à établir des relations et à faire progresser les engagements du gouvernement envers les peuples autochtones, notamment la mise en œuvre de la

- Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones, par l'élaboration et la mise en œuvre coopératif de politiques et de programmes
- l'établissement et le maintien de relations solides avec les peuples autochtones constituent le fondement de la réconciliation ; la consultation et l'engagement efficaces constituent le travail quotidien nécessaire pour revitaliser la relation entre les peuples autochtones et le gouvernement du Canada
 - Créer des corridors maritimes de classe mondiale qui sont concurrentiels, sécuritaires et durables sur le plan environnemental et améliorer l'infrastructure de transport dans le Nord.
 - Réduire les gaz à effet de serre et les polluants atmosphériques provenant du transport et adopter de nouvelles technologies propres qui améliorent les vies des Canadiens, y compris:
 - élaborer et mettre sur pied des politiques et des programmes en vertu du Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques et du Plan climatique canadien amélioré dans le but de réduire les émissions provenant du transport intérieur. Ce qui précède comprend la collaboration avec nos partenaires dans le but de créer des mesures qui permettent aux consommateurs et aux entreprises de choisir plus facilement des véhicules à zéro émission;
 - travailler dans le cadre des forums internationaux, comme l'Organisation maritime internationale, pour élaborer des approches visant à réduire les répercussions environnementales du transport international.
 - Collaborer avec les partenaires pour soutenir la conversion des bateaux vers des carburants plus respectueux de l'environnement, accélérer l'utilisation de technologies à zéro émission aux centres de transport et mettre l'accent sur l'élaboration et l'utilisation de carburants et de sources d'énergie durables.
 - Moderniser le cadre législatif pour le pilotage pour soutenir les services de pilotage sécuritaire et efficace dans l'avenir.
 - Effectuer les travaux liés à la mise à jour de la Loi sur le pilotage.
 - Préserver et rétablir les écosystèmes marins en prenant des mesures pour traiter les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux. Cela implique la poursuite de la mise en œuvre et de l'application de la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux, qui vise à renforcer la responsabilité des propriétaires en ce qui concerne la gestion des bâtiments en fin de vie. Cela implique également des efforts pour améliorer la qualité des informations sur les propriétaires de navires, et la création d'un programme financé par les propriétaires de navires pour aider à soutenir l'assainissement et la prévention des épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux prioritaires.
 - Combiné à la mise en œuvre continue de programmes d'enlèvement de bâtiments à court terme, le gouvernement vise à assainir 275 bâtiments abandonnés et les épaves d'ici mars 2022. Ces efforts contribueront à la préservation et à la restauration des écosystèmes marins canadiens

- Gérer les changements liés à la [Loi sur les eaux navigables canadiennes](#)^{lviii}, y compris le processus d'ajout d'eaux navigables au programme de la Loi, poursuivre de nouveaux partenariats avec des groupes autochtones, et mettre l'accent sur les propositions réglementaires dans les buts suivants :
 - créer des règlements sur le recouvrement des coûts pour établir des frais pour les services
 - mettre à jour ou abroger le [Règlement sur les câbles de traîle](#)^{lix}
 - mettre à jour le [Règlement sur les ponts des eaux navigables](#)^{lx} et le [Règlement sur les ouvrages construits dans les eaux navigables](#)^{lxi}
 - créer un nouveau règlement sur les sanctions pécuniaires administratives pour renforcer l'application
- Par l'intermédiaire du Programme de formation dans le domaine maritime, financer des organisations pour fournir de la formation dans le domaine maritime aux groupes sous-représentés, comme les Inuits, les autres peuples autochtones et les femmes.
- Soutenir le travail national et international en vue de prévenir et de réduire les déchets de plastique dans la mer provenant des activités basées sur les bateaux, y compris la participation au travail de l'Organisation maritime internationale, pour réduire la pollution de plastique provenant des activités maritimes.
- Créer de nouvelles connaissances et de nouveaux outils, y compris des processus d'évaluation du risque pour le climat et des technologies et pratiques adaptatives, pour positionner le secteur du transport afin de mieux s'adapter aux changements climatiques et de renforcer la résilience dans son infrastructure et ses activités, y compris dans le Nord.
- Aider à réduire la pollution provenant des bâtiments et soutenir l'intervention en cas de déversement de pétrole en :
 - surveillant la conformité des firmes de transport maritime aux lois canadiennes, comme la [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#)^{lxii}
 - élargissant la capacité du [Programme national de surveillance aérienne](#)^{lxiii}
 - effectuant des inspections, des audits, de la surveillance et de l'application de la loi
- Réduire les risques économiques et environnementaux au Canada provenant des espèces invasives aquatiques en :
 - finalisation de la réglementation concernant les rejets d'eaux de ballast des navires et poursuite de l'engagement avec les États-Unis à cet égard;
 - collaborant avec la communauté maritime nationale et internationale qui contrôle et gère l'encrassement biologique des navires.
- Élaborer une orientation non réglementaire et politiques pour financer la recherche, des projets pilotes, les études, l'élaboration de codes et de normes et les efforts de renforcement de la capacité pour promouvoir les tests et le déploiement de véhicules connectés et automatisés.

- Mener à bien l'année finale du programme pour améliorer la connectivité et l'automatisation au sein du système de transport. Le programme aide les juridictions canadiennes à se préparer pour les véhicules connectés et automatisés en menant ou en finançant de la recherche, des études, l'élaboration de codes et de normes et le travail en matière de renforcement des capacités.

Analyse comparative entre les sexes plus (ACS+)

Nos programmes au sein de la responsabilité essentielle 2 ont indiqué un certain nombre d'initiatives liées à l'ACS+ et de problèmes sur lesquels ils travaillent récemment ou prévoient entreprendre au cours de l'exercice à venir et des exercices suivants.

- En vertu du Plan de protection des océans, nous continuerons à nous attaquer à la sous-représentation des femmes, des Inuits et des autres peuples autochtones dans le secteur maritime par l'intermédiaire d'occasions de formation et d'apprentissage.
- Le renforcement du cadre réglementaire des programmes, y compris l'intégration sécuritaire de drones dans l'espace aérien canadien, en évaluant l'incidence que les règlements proposés pourraient avoir sur les Canadiens de groupes identifiables, y compris en fonction du sexe, de l'âge, de l'emplacement géographique et du statut de peuple autochtone.

Le Programme de développement durable à l'horizon 2030 et Objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies

- Un représentant de Transports Canada copréside le groupe d'experts de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) Groupe d'Experts sur l'évaluation des conséquences des changements climatiques et de l'adaptation à ceux-ci pour le transport intérieur.
- Le Groupe d'Experts fait progresser les travaux visant à générer et partager des connaissances et renforce la capacité au sein de la région de la CEE-ONU, ce qui a pour effet de soutenir plusieurs objectifs de développement durable de l'ONU, y compris les suivants :
 - ODD 9 : Industrie, innovation et infrastructure;
 - ODD 13 : Mesures relatives à la lutte contre les changements climatiques;
 - ODD 17 : Partenariats pour la réalisation des objectifs.
- Transports Canada continuera à mettre en place et à affiner des mesures pour protéger les populations de baleines à risque du Canada contre les conséquences négatives du trafic de bâtiments, ce qui contribue à la réalisation de l'objectif de développement durable 14 de l'ONU : Conserver et utiliser les océans, les mers et les ressources maritimes de manière durable.

- Transports Canada fera progresser l’ODD 13 : Action pour le climat en mettant en œuvre, avec ses partenaires fédéraux, le plan climatique renforcé du Canada, *Un environnement sain et une économie saine*^{lxiv}.

Expérimentation

- Nous avons reçu la somme de 45,8 millions de dollars sur une période de 3 ans par l’intermédiaire du budget de 2019 afin de mener à bien la Feuille de route de l’Examen de la réglementation du secteur des transports sur l’innovation, qui comprend ce qui suit :
 - effectuer des essais commerciaux de drones au-delà de la ligne visuelle.
 - Mettre à l’essai une technologie de circulation en peloton pour les camions sur les routes canadiennes;

Résultats prévus pour Réseau de transport écologique et novateur

Résultat 4 : Les émissions atmosphériques nocives provenant des transports au Canada sont réduites

Résultat ministériel	Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d’atteinte de la cible	Résultat réel 2017–2018	Résultat réel 2018–2019	Résultat réel 2019-2020
4a) Les émissions atmosphériques nocives provenant des transports au Canada sont réduites	Pourcentage de changement relatif aux émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports	Les émissions du secteur des transports en 2021 sont réduites par rapport aux niveaux de 2019, contribuant ainsi à la réalisation de l’objectif national du Canada de réduire les émissions de 30% d’ici 2030 par rapport aux niveaux de 2005.	2021-12-31	+2,9% (le changement de 2016 à 2017)	+4,1% (le changement de 2017 à 2018)	Données non encore disponibles

Résultat 5 : Les milieux océanique et marin du Canada sont protégés contre les répercussions du transport maritime

Résultat ministériel	Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2017–2018	Résultat réel 2018–2019	Résultat réel 2019-2020
5a) Les milieux océanique et marin du Canada sont protégés des répercussions du transport maritime	Réduction du taux de déversements dans les milieux océanique et marin du Canada ⁷	Réduction de 5 % chaque année	2022-03-31	S.O. – Nouvel indicateur	0.15/ par heure	0.0015/ par heure
5b) Les milieux océanique et marin du Canada sont protégés des répercussions du transport maritime	Pourcentage de bâtiments mesurant 20 mètres et plus qui respectent les mesures de limitation de vitesse visant à atténuer les répercussions du trafic maritime sur les espèces marines	Au moins 85%	2022-03-31	S.O. – Nouvel indicateur à partir de 1 avril 2021	S.O. – Nouvel indicateur à partir de 1 avril 2021	S.O. – Nouvel indicateur à partir de 1 avril 2021

⁷ Cet indicateur englobe chaque arrivée d'un bâtiment étranger, les bâtiments canadiens immatriculés de moins de 15 tonnes brutes et les bâtiments certifiés de plus de 15 tonnes brutes qui sont exploités en eaux canadiennes.

Résultat 6 : Le réseau de transport favorise l'innovation

Résultat ministériel	Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2017–2018	Résultat réel 2018–2019	Résultat réel 2019–2020
6a) Un réseau de transport qui appuie l'innovation	Nombre de nouveaux produits aéronautiques certifiés	L'écart reste de +/- 10 % d'une année sur l'autre	2022-03-31	S.O. – Nouvel indicateur	820	S.O. – L'indicateur est en cours de révision pour mieux capturer et rapporter sur l'agenda de l'innovation

Les renseignements sur les ressources financières, les ressources humaines et le rendement liés au Répertoire des programmes de Transports Canada sont accessibles dans l'[InfoBase du GC^{lxv}](#).

Ressources financières budgétaires prévues pour Réseau de transport écologique et innovateur

Dépenses budgétaires pour 2021-22 (selon le budget principal des dépenses)	Dépenses prévues 2021–2022	Dépenses prévues 2022–2023	Dépenses prévues 2023–2024
480 211 176	480 211 176	204 472 272	140 993 945

Les renseignements sur les ressources financières, les ressources humaines et le rendement liés au Répertoire des programmes de Transports Canada sont accessibles dans l'[InfoBase du GC^{lxvi}](#).

Ressources financières budgétaires prévues pour Réseau de transport écologique et innovateur

Équivalents temps plein prévus 2021–2022	Équivalents temps plein prévus 2022–2023	Équivalents temps plein prévus 2023–2024
713	591	449

Les renseignements sur les ressources financières, les ressources humaines et le rendement liés au Répertoire des programmes de Transports Canada sont accessibles dans l'[InfoBase du GC^{lxvii}](#).

Responsabilité essentielle 3 : Un réseau de transport efficace

Description

Soutenir l'efficacité de l'accès des produits aux marchés au moyen d'investissements dans les corridors commerciaux du Canada; adopter des règles et des politiques pour s'assurer que les voyageurs canadiens ont accès à suffisamment d'options et à un meilleur service; gérer les infrastructures de transport pour maintenir le rapport qualité-prix pour les Canadiens.

Faits saillants de la planification

- Soutenir les efforts pour réduire les conséquences de l'expédition maritime sur l'environnement et les écosystèmes.
- Créer des corridors maritimes de classe mondiale qui sont concurrentiels, sécuritaires et durables sur le plan environnemental et améliorer l'infrastructure de transport dans le Nord.
- Soutenir des services de traversier fiables dans le cadre du programme des traversiers de l'Est du Canada, notamment en faisant progresser l'acquisition de deux nouveaux bâtiments pour remplacer le *NM Madeleine* et le *NM Holiday Island*.
- Travailler en vue de transférer trois ports locaux appartenant à Transports Canada (Baie-Comeau, Les Méchins et île Pelée) dans le cadre du [Programme de transfert des installations portuaires](#)^{lxviii}.
- Procéder à des investissements d'immobilisations liés à la santé et la sécurité dans les aéroports, les ports et les terminaux de traversiers ainsi que dans les traversiers appartenant à Transports Canada.
- Proposer un choix plus vaste, un meilleur service, des coûts inférieurs et plus de droits aux consommateurs.
- Améliorer le rendement et la fiabilité du système de transport du Canada pour mener les produits au sein du marché et faire croître notre économie, notamment en rassemblant et en mobilisant les intervenants à la Table sur la chaîne d'approvisionnement des produits de base.
- Investir dans des corridors commerciaux qui permettront aux Canadiens d'être compétitifs sur les principaux marchés mondiaux, notamment en réalisant des projets financés par l'intermédiaire du Fonds national des corridors commerciaux.
- Compléter l'appel de propositions du [Fonds national des corridors commerciaux](#)^{lxix} de l'Arctique et du Nord^{lxx}. Commencer à mettre en œuvre les décisions liées au financement des projets retenus en vertu de cet appel et continuer à mettre en œuvre les décisions de financement pour tous les projets retenus en vertu du fonds. Mener à bien les décisions de financement pour l'appel à propositions pour le fonds du Nord et pour l'appel de propositions continu pour les projets de diversification commerciale en vertu du fonds.

- Soutenir le Bureau de projet conjoint sur les trains à grande fréquence dans son élaboration et son évaluation des options pour créer un train à grande fréquence dans le corridor Toronto-Ottawa-Montréal-Québec.
- Évaluer la proposition de train à grande fréquence de [VIA Rail](#)^{lxxi} afin d'aider le gouvernement à prendre une décision à ce sujet. Le travail de diligence raisonnable comprend ce qui suit :
 - plusieurs recherches, y compris l'évaluation du parcours et les options d'harmonisation;
 - le choix des technologies;
 - l'interopérabilité et l'intégration à Montréal et à Toronto;
 - le revenu et l'achalandage;
 - les coûts d'exploitation et d'immobilisations;
 - les approches en matière d'approvisionnement.
- Lancer le Système d'information sur le commerce et le transport pour orienter la prise de décisions, améliorer la coordination et la planification de la capacité et effectuer des investissements dans l'infrastructure de transport public/privé, notamment les suivants :
 - le Centre canadien de données sur les transports;
 - le Carrefour de données et d'information sur les transports;
 - les projets de visibilité de la chaîne d'approvisionnement.
- Mettre en place les exigences de la [Loi sur la modernisation des transports](#)^{lxxii} en matière de rapports publics par la création et la gestion d'une gouvernance et une capacité efficaces en matière de données.
- Introduire une proposition réglementaire pour un service public hebdomadaire de fret ferroviaire et des mesures de performance afin d'améliorer la transparence du réseau de fret ferroviaire du Canada.
- Créer des stratégies pour remédier aux pénuries de main-d'œuvre dans tous les modes de transport en collaborant avec le secteur, les intervenants et d'autres partenaires gouvernementaux pour soutenir une main d'œuvre de transport entièrement compétente et diversifiée au Canada. Ce travail se concentrera sur les groupes sous-représentés, comme les femmes et les peuples autochtones des manières suivantes :
 - élaborer des renseignements et une analyse du marché de l'emploi
 - mener des activités de sensibilisation et de promotion ciblées
 - moderniser les règlements
 - soutenir les besoins en formation
- Soutenir le commerce et favoriser la croissance économique en examinant les structures de gouvernance des actifs maritimes gérés au nom de Transports Canada dans le cadre de l'Examen de la modernisation des ports et de l'examen de la Voie maritime du Saint-Laurent
- Entreprendre et rendre compte sur les initiatives comprises dans la Feuille de route réglementaire sur les normes internationales, qui soutient la coopération réglementaire et le commerce et qui favorise l'innovation.

- Le Programme de services aériens éloignés (PSAE) est mis sur pied pour atténuer les répercussions de la pandémie de COVID-19 sur le secteur des petits transporteurs aériens.
- L'objectif global de ce programme est de soutenir davantage un système de transport efficace, plus précisément ce qui suit :
 - soutenir un réseau aérien ciblé et fiable pour le mouvement de biens et de services essentiels vers les communautés éloignées
 - veiller à ce qu'il y ait un niveau minimal continu de service de transporteurs aériens essentiels vers les communautés éloignées

Le Programme de développement durable de 2030 et les objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies

En ce qui a trait à l'objectif de développement durable no 5 sur l'égalité des sexes, nous nous concentrerons sur l'atteinte de l'égalité entre les sexes dans le secteur du transport en collaborant avec des partenaires internationaux et par l'intermédiaire des enceintes internationales, comme la Coopération économique pour l'Asie-Pacifique et le Forum international des transports.

Expérimentation

Résultat 7 : Les corridors de transport permettent d'expédier les produits de façon efficace vers le marché

Résultat ministériel	Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2017–2018	Résultat réel 2018–2019	Résultat réel 2019-2020
7a) Les corridors de transport permettent d'expédier les produits de façon efficace vers le marché	Temps de déplacement d'un point à l'autre de conteneurs le long du corridor commercial entre les ports de la côte Ouest du Canada et Chicago, y compris le temps de passage à la frontière	Inférieur ou égal à 6,5 jours (temps annuel moyen de trois ans à confirmer à la fin de 2020)	2022-03-31	6,1 jours	7,0 jours	6,5 jours

Résultat ministériel	Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2017–2018	Résultat réel 2018–2019	Résultat réel 2019-2020
7b) Les corridors de transport permettent d'expédier les produits de façon efficace vers le marché	Temps de déplacement d'un point à l'autre, du côté du Canada, de camions de marchandises générales le long du corridor commercial Toronto–États-Unis, y compris le temps de passage à la frontière.	Inférieur ou égal à 3,5 heures (temps annuel moyen de trois ans à confirmer à la fin de 2020)	2022-03-31	S.O.	S.O.	3,4 heures
7c) Les corridors de transport permettent d'expédier les produits de façon efficace vers le marché	Temps de transit de bout en bout du fret conteneurisé en provenance des ports d'Asie	Au plus 25 jours	2022-03-31	25,3 jours	27,4 jours	25.9 jours
7d) Les corridors de transport permettent d'expédier les produits de façon efficace vers le marché	Le temps de déplacement d'un point à l'autre d'un ensemble sélectionné de marchandises, comme le grain, du Canada vers l'Asie	Égal ou inférieur à 38 jours	2022-03-31	38,5 jours	39,0 jours	39,5 jours

Résultat 8 : Les voyageurs canadiens et les exploitants du transport des passagers et des marchandises profitent d'options et d'un service amélioré

Résultat ministériel	Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2017–2018	Résultat réel 2018–2019	Résultat réel 2019-2020
8a) Les voyageurs canadiens et les exploitants du transport des marchandises profitent d'options et d'un service amélioré	Pourcentage de demandes de désignation traitées des transporteurs canadiens pour des services internationaux prévus	100%	2022-03-31	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur
8b) Les voyageurs canadiens et les exploitants canadiens du transport des marchandises profitent d'options et d'un service amélioré	Pourcentage des demandes d'exemption traitées de transporteurs étrangers pour des services offerts au Canada	100%	2022-03-21	213	223 (Année après année – +4.7%)	100%

Résultat 9 : Transports Canada gère ses actifs de façon efficace

Résultat ministériel	Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2017–2018	Résultat réel 2018–2019	Résultat réel 2019-2020
9a) Transports Canada gère ses actifs de façon efficace	Disponibilité des actifs de transport détenues et gérés par Transport Canada (aéroports)	100% (Certains types d'événements sont exclus du calcul.)	2022-03-31	S.O. – Nouvel indicateur	100%	100%

Résultat ministériel	Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2017–2018	Résultat réel 2018–2019	Résultat réel 2019–2020
9b) Transports Canada gère ses actifs de façon efficace	Pourcentage d'actifs de transport appartenant à Transports Canada et gérés par le Ministère qui demeurent opérationnels (ports)	100% (Certains types d'événements sont exclus du calcul.)	2022-03-31	S.O. – Nouvel indicateur	100%	100%
9c) Transports Canada gère ses actifs de façon efficace	Pourcentage d'actifs de transport appartenant à Transports Canada et gérés par le Ministère qui demeurent opérationnels (traversiers)	100% (Certains types d'événements sont exclus du calcul.)	2022-03-31	S.O. – Nouvel indicateur	100%	100%

Les renseignements sur les ressources financières, les ressources humaines et le rendement liés au Répertoire des programmes de Transports Canada sont accessibles dans [l'InfoBase du GC^{lxxiii}](#).

Ressources financières budgétaires prévues pour Un réseau de transport efficace

Dépenses budgétaires pour 2021-2022 (selon le budget principal des dépenses)	Dépenses prévues 2021–2022	Dépenses prévues 2022–2023	Dépenses prévues 2023–2024
911 569 977	911 569 977	759 615 683	693 185 777

Les renseignements sur les ressources financières, les ressources humaines et le rendement liés au Répertoire des programmes de Transports Canada sont accessibles dans [l'InfoBase du GC^{lxxiv}](#).

Ressources financières budgétaires prévues pour Un réseau de transport efficace

Équivalents temps plein prévus 2021–2022	Équivalents temps plein prévus 2022–2023	Équivalents temps plein prévus 2023–2024
498	480	473

Les renseignements sur les ressources financières, les ressources humaines et le rendement liés au Répertoire des programmes de Transports Canada sont accessibles dans [l'InfoBase du GC^{lxxv}](#).

Services internes : résultats prévus

Description

Les Services internes sont des groupes d'activités et de ressources connexes que le gouvernement fédéral considère comme des services à l'appui des programmes et/ou nécessaires au respect des obligations générales d'une organisation. Les Services internes désignent les activités et les ressources de 10 services distincts qui soutiennent l'exécution des programmes au sein de l'organisation, peu importe le modèle de prestation des Services internes d'un ministère. Ces services sont les suivants :

- Services de gestion et de surveillance
- Services des communications
- Services juridiques
- Services de gestion des ressources humaines
- Services de gestion financière
- Services de gestion de l'information
- Services de technologie de l'information
- Services de gestion des biens immobiliers
- Services de gestion du matériel
- Services de gestion des acquisitions

Faits saillants de la planification

- Déterminer la bonne taille du parc de véhicule de Transports Canada et acheter plus de véhicules à zéro émission.
- Innover pour répondre aux besoins d'un effectif en évolution rapide et pour attirer et retenir des talents de qualité élevée en modernisant nos programmes et nos services, comme la santé et sécurité au travail, la rémunération, la diversité et l'apprentissage.
- Utiliser une approche d'abord numérique pour orienter et mobiliser les intervenants et les Canadiens d'une manière ouverte et transparente.
- Transition vers un gouvernement plus numérique en intégrant mieux l'expertise en matière de numérique, de services et de données afin d'améliorer le fonctionnement du gouvernement et les services aux citoyens.
- En 2021-2022, dans le cadre de sa planification continue de projets, le groupe Vérification et évaluation continuera à évaluer les risques du Ministère, y compris ceux liés aux initiatives relatives à la COVID-19, le nouvel environnement virtuel et les mesures prises pour renforcer la diversité et l'inclusivité.
- Continuer l'initiative de modernisation des frais en faisant avancer les changements réglementaires, en mettant en œuvre les exigences de la loi sur les frais de service et en planifiant la mise en œuvre numérique des nouveaux frais par l'amélioration des processus et des outils tout en tenant compte de l'impact de la pandémie sur nos parties prenantes à mesure que nous progressons.
- Mettre en œuvre des cadres et des pratiques pour moderniser la gestion et la prestation des services de TC aux Canadiens.

Analyse comparative entre les sexes plus (ACS+)

- En appui à notre vision élargie, les outils et les pratiques exemplaires liés à l'ACS+ continuera à être intégrés dans les activités de la direction lorsque possible, y compris des politiques, des programmes, des règlements ou des initiatives (p. ex. mémoire au Cabinet, soumissions au Conseil du Trésor, propositions budgétaires fédérales, etc.).
- En ce moment, notre Base nationale de données sur les collisions (BNDC) recueille des données démographiques, comme le sexe biologique, sur les collisions de véhicules mettant en cause des décès, des blessures graves et des dommages à des propriétés. Ces données démographiques seront utilisées pour évaluer les répercussions sur le sexe et la diversité dans le contexte de la sécurité routière et pour soutenir la production de rapports sur l'ACS+ pour le Ministère.
- En 2021-2022, nous évaluerons les pratiques de collecte de données pour la BNDC dans le cadre d'une analyse multimodale élargie de ses pratiques de collecte de données et de production de rapports sur l'ACS+. Cette analyse évaluera la qualité des données pour s'assurer qu'elles sont recueillies et présentées en rapport conformément à l'orientation des politiques du Secrétariat du Conseil du Trésor.
- Le Ministère examine et met à jour la formation technique prioritaire dans le cadre de la refonte du matériel de formation pour la prestation virtuelle (qui était nécessaire en raison des restrictions liées à la COVID-19). Dans le cadre de cet examen et mise à jour, le matériel est revu dans l'optique de l'ACS+. Dorénavant, nous continuerons à appliquer l'optique de l'ACS+ lorsque nous préparons et mettons à jour des cours de formation afin que l'ensemble des documents de formation soient exempts de préjugés, et nous élaborerons des scénarios de formation appropriée pour faire progresser la sensibilisation et les pratiques liées à l'ACS+ dans la formation sur l'inspection et l'application de la loi.

Expérimentation

Nous explorerons l'utilisation de technologies telles que la robotique, l'intelligence artificielle et la réalité virtuelle pour passer à un gouvernement plus numérique et améliorer les programmes et les services aux Canadiens.

Ressources financières budgétaires prévues pour les Services internes

Dépenses budgétaires pour 2021-2022 (selon le budget principal des dépenses)	Dépenses prévues 2021–2022	Dépenses prévues 2022–2023	Dépenses prévues 2023–2024
214 715 234	214 715 234	201 434 202	191 159 481

Ressources humaines prévues pour les Services internes

Équivalents temps plein prévus 2021–2022	Équivalents temps plein prévus 2022–2023	Équivalents temps plein prévus 2023–2024
1 340	1 270	1 225

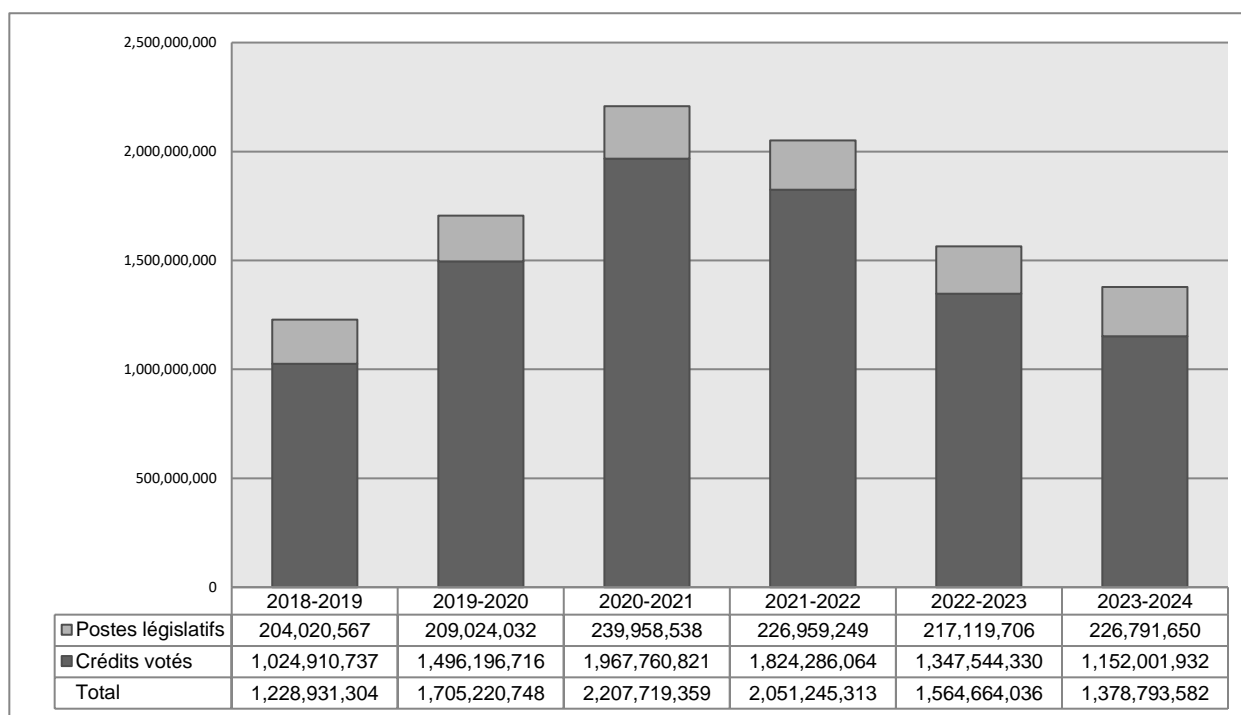
Dépenses et ressources humaines

Cette section donne un aperçu des dépenses et des ressources humaines du Ministère prévues pour les trois prochains exercices et compare les dépenses prévues pour le prochain exercice avec les dépenses réelles des exercices précédents.

Dépenses prévues

Dépenses ministérielles entre 2018–2019 et 2023–2024

Le graphique suivant présente les dépenses prévues (crédits votés et dépenses législatives) au fil des exercices.



Sommaire de la planification budgétaire pour les responsabilités essentielles et les Services internes (en dollars)

Le tableau ci-dessous présente les dépenses réelles, les prévisions des dépenses et les dépenses prévues pour chaque responsabilité essentielle de Transports Canada et pour les Services internes pour les exercices pertinents à l'année de planification en cours.

Responsabilités essentielles et Services internes	Dépenses 2018–2019	Dépenses 2019–2020	Prévisions des dépenses pour 2020–2021	Dépenses budgétaires pour 2021-2022 (selon le budget principal des dépenses)	Dépenses prévues 2021–2022	Dépenses prévues 2022–2023	Dépenses prévues 2023–2024
Responsabilité essentielle 1 : Réseau de transport sûr et sécuritaire	422 517 722	453 703 550	506 043 662	444 748 926	444 748 926	399 141 879	353 454 379
Responsabilité essentielle 2 : Réseau de transport écologique et novateur	165 832 698	389 635 911	330 085 443	480 211 176	480 211 176	204 472 272	140 993 945
Responsabilité essentielle 3 : Un réseau de transport efficace	443 958 943	644 930 752	1 131 957 374	911 569 977	911 569 977	759 615 683	693 185 777
Total partiel	1 032 309 363	1 488 270 213	1 968 086 479	1 836 530 079	1 836 530 079	1 363 229 834	1 187 634 101
Services internes	196 621 941	216 950 535	239 632 880	214 715 234	214 715 234	201 434 202	191 159 481
Total	1 228 931 304	1 705 220 748	2 207 719 359	2 051 245 313	2 051 245 313	1 564 664 036	1 378 793 582

Analyse des dépenses

Comme illustré dans le graphique des tendances en matière de dépenses ministérielles, les dépenses de Transports Canada ont augmenté au cours de l'exercice 2020-2021 par rapport aux niveaux des exercices 2018-2019 et 2019-2020. Cette situation est principalement attribuable au financement supplémentaire versé à des initiatives comme le [Fonds national des corridors commerciaux](#)^{lxxvi}, le Programme de transfert des installations portuaires et la nouvelle [initiative de véhicules zéro émission](#)^{lxxvii}.

Les dépenses commencent lentement à diminuer en 2021-2022, principalement en raison de l'acquisition ponctuelle du *NM Villa de Teror*, du Programme de transfert des installations portuaires et du [Plan de protection des océans](#)^{lxxviii}, ainsi que d'autres initiatives venant à terme, comme le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers, le soutien aux communautés éloignées, etc. Celles-ci sont en partie contrebalancées par des hausses en 2021-2022 pour des initiatives comme l'initiative pour les véhicules à zéro émission, le [Fonds national des corridors commerciaux](#)^{lxxix} et d'autres fonds venant à terme.

Les plans de dépenses diminuent après 2021-2022, principalement en raison de la temporisation du financement d'initiatives telles que le

- l'initiative [Véhicules à émissions zéro](#)^{lxxx}
- Soutien aux communautés isolées
- [Programme de contribution pour les services de traversier](#)^{lxxxi}
- Programme de protection des côtes et des voies navigables du Canada

Une diminution du financement est également prévue pour diverses autres initiatives telles que le plan de protection des océans et le [Fonds national pour les corridors commerciaux](#)^{lxxxii}. Les dépenses en capitale devraient également diminuer en raison de la temporisation des initiatives fédérales en matière d'infrastructure, qui étaient principalement axées sur l'amélioration des aéroports et des ports.

Les dépenses prévues ne comprennent pas le financement prévu pour les postes inclus dans le budget 2021.

Ressources humaines prévues

Le tableau suivant indique les équivalents temps plein (ETP) réels, projetés et prévus pour chaque responsabilité essentielle dans le cadre des résultats ministériels de Transports Canada et pour les Services internes, pour les années pertinentes jusqu'à l'année de planification en cours.

Sommaire de la planification des ressources humaines pour les responsabilités essentielles et les Services internes

Responsabilités essentielles et Services internes	Équivalents temps plein réels 2018–2019	Équivalents temps plein réels 2019–2020	Équivalents temps plein réels 2020–2021	Équivalents temps plein réels 2021–2022	Équivalents temps plein réels 2022–2023	Équivalents temps plein réels 2023–2024
Responsabilité essentielle 1 : Réseau de transport sûr et sécuritaire	3 371	3 479	3 509	3 451	3 291	3 047
Responsabilité essentielle 2 : Réseau de transport écologique et novateur	571	629	681	713	591	449
Responsabilité essentielle 3 : Un réseau de transport efficace	471	488	481	498	480	473
Total partiel	4 413	4 596	4 671	4 662	4 362	3 969
Services internes	1 377	1 448	1 543	1 340	1 270	1 225
Total	5 790	6 044	6 214	6 002	5 632	5 194

Comme illustré dans le tableau ci-dessus, il y a eu une augmentation d'ETP de 2018-2019 à 2020-2021. Cette hausse est principalement attribuable à des initiatives comme l'Initiative des corridors de commerce et de transport, la Protection de la vie marine et le Projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain.

Le nombre d'ETP prévu devrait diminuer après 2020-2021, principalement en raison d'une réduction et du retrait progressif du financement pour des initiatives comme l'Initiative des corridors de commerce et de transport, le Plan de protection des océans et le Projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain.

Le nombre d’ETP prévu ne tient pas compte du financement attendu pour les éléments inclus dans le budget de 2021.

Budget des dépenses par crédit voté

Des renseignements sur les crédits de Transports Canada sont accessibles dans le [Budget principal des dépenses 2021-2022](#).^{lxxxiii}

État des résultats condensé prospectif

L’état des résultats condensé prospectif donne un aperçu général des opérations de Transports Canada pour les exercices 2020-2021 et 2021-2022.

Les montants des prévisions des résultats et des résultats prévus dans le présent état des résultats ont été préparés selon la méthode de comptabilité d’exercice. Les montants des prévisions des dépenses et des dépenses prévues présentées dans d’autres sections du Plan ministériel ont été établis selon la méthode de comptabilité axée sur les dépenses. Il est donc possible que les montants diffèrent.

Un [état prospectif des opérations plus détaillé](#)^{lxxxiv} et des notes afférentes, notamment un rapprochement des coûts de fonctionnement nets et des autorisations demandées, figurent sur le site Web de Transports Canada.

État des résultats condensé prospectif pour l’exercice se terminant le 31 mars 2022 (en dollars)

Renseignements financiers	Résultats prévus 2020–2021	Résultats prévus 2021–2022	Écart (résultats prévus pour 2021-2022 moins prévisions des résultats de 2020-2021)
Total des dépenses	2 057 929 301	2 257 941 818	200 012 517
Total des revenus	65 501 462	83 134 000	17 632 538
Coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement et les transferts	1 992 427 839	2 174 807 818	182 379 979

Remarque : Les chiffres ayant été arrondis, il se peut qu’ils ne correspondent pas aux totaux ou aux autres données fournies ailleurs. Ces chiffres sont calculés en fonction de la comptabilité d’exercice et ils diffèrent donc des chiffres sur les dépenses prévues dans d’autres parties du plan ministériel.

Renseignements ministériels

Profil organisationnel

Ministre de tutelle : L'honorable Omar Alghabra, ministre des Transports

Administrateur général : Michael Keenan

Portefeuille ministériel : Transports Canada

Le [portefeuille de Transports Canada](#) comprend

- Transports Canada;
- les organismes à régie partagée (p. ex. [Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent](#)^{lxxxv});
- les sociétés d'État (p. ex. l'[Administration de pilotage des Grands Lacs](#)).

Le fait de regrouper ces organismes sous un même portefeuille permet de prendre des décisions intégrées sur les enjeux liés aux transports.

Instrument habilitant : [Loi sur le ministère des Transports](#) (L.R.C. 1985, ch. T-18)

Transports Canada administre plus de 50 [lois liées au transport](#)^{lxxxvi} et partage les responsabilités inhérentes à l'administration d'un bon nombre d'autres lois. Justice Canada est le ministère fédéral responsable de tenir à jour les [Lois codifiées du Canada](#)^{lxxxvii}; il fournit l'accès au texte complet des lois et des règlements fédéraux.

Année d'incorporation ou de création : 1936

Raison d'être, mandat et rôle : composition et responsabilités

Le document « [Raison d'être, mandat et rôle : composition et responsabilités](#)^{lxxxviii} » est disponible sur le site Web de Transports Canada.

Pour en savoir davantage sur les engagements organisationnels, consultez la [lettre de mandat du ministre](#)^{lxxxix}.

Contexte opérationnel

L'information sur le contexte opérationnel est disponible sur le [site Web de Transports Canada](#)^{xc}.

Cadre de présentation de rapports

Le Cadre ministériel des résultats et le Répertoire des programmes de Transports Canada approuvés pour 2020-2021 sont illustrés ci-dessous.

Responsabilité essentielle 1 : Réseau de transport sûr et sécuritaire

Résultat 1 : Un réseau de transport sécuritaire

Indicateur de résultat (aérien, maritime, ferroviaire) : Le taux d'accidents sur une période de dix ans; le taux d'accidents mortels sur une période de dix ans.

Indicateur de résultat : Le taux de collisions routières à déclaration obligatoire au Canada; le taux de blessures graves dans les collisions routières devant être signalées au Canada; le taux de mortalité dans les collisions routières devant être signalées au Canada.

Résultat 2 : Un réseau de transport sûr

Indicateur de résultat : Il est temps de révoquer les habilitations de sécurité en matière de transport.

Indicateur de résultat : Nombre total de demandes d'habilitation de sécurité en matière de transport (TSC) traitées par rapport aux demandes TSC reçues.

Indicateur de résultat : Taux de conformité des exploitants du secteur aérien aux règlements de sûreté de Transports Canada.

Résultat 3 : Un régime moderne de sécurité et de sûreté qui favorise la croissance économique

Indicateur de résultat : Pourcentage des nouvelles règles de la réglementation canadienne sur la sécurité ferroviaire en matière d'exploitation et de sécurité de l'équipement harmonisé avec les règles de la réglementation américaine en matière d'exploitation et de sécurité de l'équipement.

Indicateur de résultat : Pourcentage des règlements de sûreté de Transports Canada alignés sur les normes internationales de transport (aérien).

Indicateur de résultat : (aérien, maritime) Pourcentage des demandes d'autorisation de sécurité ou de sûreté des clients qui répondent aux normes de service de Transports Canada.

Indicateur de résultat : Pourcentage des règlements de sécurité de Transports Canada qui s'alignent sur les normes internationales de transport.

Répertoire des programmes sous la Responsabilité essentielle 1 :

- Cadre de réglementation de la sécurité aérienne

- Surveillance de la sécurité aérienne
- Cadre réglementaire de la sûreté aérienne
- Surveillance de la sûreté aérienne
- Services aux aéronefs
- Cadre réglementaire de la sécurité maritime
- Surveillance de la sécurité maritime
- Cadre réglementaire de la sûreté maritime
- Surveillance de la sécurité maritime
- Cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire
- Surveillance de la sécurité ferroviaire
- Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire
- Cadre réglementaire pour le transport multimodal et la sécurité routière
- Surveillance de la sécurité routière et du transport multimodal
- Cadre réglementaire pour la sûreté des transports intermodaux de surface
- Surveillance de la sécurité des surfaces intermodales
- Cadre réglementaire du TMD
- Surveillance du TMD
- Support technique TMD
- Certification de contrôle de sécurité
- Gestion des situations d'urgence

Responsabilité essentielle 2 : Réseau de transport écologique et novateur

Résultat 4 : Les émissions atmosphériques nocives provenant des transports au Canada sont réduites

Indicateur de résultat : Pourcentage de changement relatif aux émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports par rapport aux niveaux de 2005.

Résultat 5 : Les milieux océanique et marin du Canada sont protégés contre les répercussions du transport maritime

Indicateur de résultat : Taux de déversements dans les milieux océanique et marin du Canada par millier de bâtiments commerciaux.

Résultat 6 : Le réseau de transport favorise l'innovation

Indicateur de résultat: Nombre de nouveaux produits aéronautiques certifiés.

Indicateur de résultat : Nombre des caractéristiques novatrices de véhicules automobiles lancées au Canada au moyen des outils de réglementation de Transports Canada qui facilitent les technologies novatrices.

Répertoire des programmes sous la Responsabilité essentielle 2 :

- Changement climatique et qualité de l'air
- Protection des océans et des voies navigables
- Gérance de l'environnement – Transport
- Innovation dans le secteur des transports
- Partenariats avec les Autochtones et mobilisation des Autochtones

Responsabilité essentielle 3 : Un réseau de transport efficace

Résultat 7 : Les corridors de transport permettent d'expédier les produits de façon efficace vers le marché

Indicateur de résultat : Temps de déplacement (transport ferroviaire) d'un point à l'autre de conteneurs le long du corridor commercial entre les ports de la côte Ouest du Canada et Chicago, y compris le temps de passage à la frontière.

Indicateur de résultat : Temps de déplacement d'un point à l'autre, du côté du Canada, de camions de marchandises générales le long du corridor commercial Toronto–États-Unis, y compris le temps de passage à la frontière.

Indicateur de résultat : Temps de transit de bout en bout du fret conteneurisé en provenance des ports d'Asie.

Indicateur de résultat : Temps de déplacement d'un point à l'autre d'un ensemble sélectionné de marchandises, comme le grain, du Canada vers l'Asie.

Résultat 8 : Les voyageurs canadiens et les exploitants du transport des marchandises profitent d'options et d'un service amélioré

Indicateur de résultat : Pourcentage de demandes de désignation traitées des transporteurs canadiens pour des services internationaux prévus.

Indicateur de résultat : Pourcentage des demandes d'exemption traitées de transporteurs étrangers pour des services offerts au Canada.

Résultat 9 : Transports Canada gère ses actifs de façon efficace

Indicateurs de résultat : Pourcentage d'actifs de transport appartenant à Transports Canada et gérés par le Ministère qui demeurent opérationnels (aéroports, ports et traversiers).

Répertoire des programmes sous la Responsabilité essentielle 3 :

- Cadres qui appuient le marché des transports
- Analyse du secteur des transports
- Corridors commerciaux nationaux

- Infrastructure de transport

Renseignements connexes sur le Répertoire des programmes

Des renseignements à l'appui sur les dépenses prévues, les ressources humaines et les résultats liés au Répertoire des programmes de Transports Canada sont disponibles dans l'[InfoBase du GC^{xci}](#).

Tableaux de renseignements supplémentaires

Les tableaux de renseignements supplémentaires ci-dessous sont accessibles sur le site Web de Transports Canada sous [Plans ministériels^{xcii}](#) :

- ▶ Stratégie de développement durable du ministère
- ▶ Renseignements sur les programmes de paiements de transfert
- ▶ Analyse comparative entre les sexes plus
- ▶ Initiatives horizontales

Dépenses fiscales fédérales

Le Plan ministériel de Transports Canada ne comprend pas de renseignements sur les dépenses fiscales qui touchent ses résultats prévus pour 2021-2022.

Les dépenses fiscales relèvent du ministre des Finances. Le ministère des Finances du Canada publie chaque année des estimations et des projections du coût des dépenses fiscales fédérales dans le [Rapport sur les dépenses fiscales fédérales^{xciii}](#). Ce rapport fournit aussi des renseignements détaillés sur les dépenses fiscales, y compris les objectifs, les renseignements historiques et les renvois aux programmes des dépenses fédéraux connexes, ainsi que sur les évaluations, les rapports de recherche et les analyses comparatives entre les sexes. Les mesures fiscales présentées dans ce rapport relèvent uniquement du ministre des Finances.

Coordonnées de l'organisation

Adresse postale

Transports Canada (ADI)
330, rue Sparks
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

Téléphone : 613-990-2309

Télécopieur : 613-954-4731

Courriel : Questions@tc.gc.ca

Site Web : [Transports Canada](http://TransportsCanada.gc.ca)

Annexe : Définitions

analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) (gender-based analysis plus [GBA+])

Approche analytique qui sert à évaluer les répercussions potentielles des politiques, des programmes et des initiatives sur les femmes, les hommes et les personnes de divers genres en tenant compte de multiples facteurs, qui incluent la race, l'ethnicité, la religion, l'âge ainsi que les déficiences physiques et intellectuelles.

cadre ministériel des résultats (departmental results framework)

Cadre qui comprend les responsabilités essentielles du ministère, les résultats ministériels et les indicateurs de résultat ministériel.

cible (target)

Niveau mesurable du rendement ou du succès qu'une organisation, un programme ou une initiative prévoit atteindre dans un délai précis. Une cible peut être quantitative ou qualitative.

crédit (appropriation)

Autorisation donnée par le Parlement d'effectuer des paiements sur le Trésor.

dépenses budgétaires (budgetary expenditures)

Dépenses de fonctionnement et en capital; paiements de transfert à d'autres ordres de gouvernement, à des organisations ou à des particuliers; et paiements à des sociétés d'État.

dépenses législatives (statutory expenditures)

Dépenses approuvées par le Parlement à la suite de l'adoption d'une loi autre qu'une loi de crédits. La loi précise les fins auxquelles peuvent servir les dépenses et les conditions dans lesquelles elles peuvent être effectuées.

dépenses non budgétaires (non budgetary expenditures)

Recettes et décaissements nets au titre de prêts, de placements et d'avances, qui modifient la composition des actifs financiers du gouvernement du Canada.

dépenses prévues (planned spending)

En ce qui a trait aux plans ministériels et aux rapports sur les résultats ministériels, les dépenses prévues s'entendent des montants présentés dans le budget principal des dépenses.

Un ministère est censé être au courant des autorisations qu'il a demandées et obtenues. La détermination des dépenses prévues relève du ministère, et ce dernier doit être en mesure de justifier les dépenses et les augmentations présentées dans son plan ministériel et son rapport sur les résultats ministériels.

dépenses votées (voted expenditures)

Dépenses approuvées annuellement par le Parlement par une loi de crédits. Le libellé de chaque crédit énonce les conditions selon lesquelles les dépenses peuvent être effectuées.

équivalent temps plein (full time equivalent)

Mesure utilisée pour représenter une année-personne complète d'un employé dans le budget ministériel. Les équivalents temps plein sont calculés par un rapport entre les heures de travail assignées et les heures normales de travail prévues. Les heures normales sont établies dans les conventions collectives.

expérimentation (experimentation)

Conduite d'activités visant d'abord à explorer, puis à mettre à l'essai et à comparer les effets et les répercussions de politiques et d'interventions, afin d'étayer la prise de décision sur des éléments probants et d'améliorer les résultats pour les Canadiens en examinant ce qui fonctionne et ne fonctionne pas. L'expérimentation est liée à l'innovation (l'essai de nouvelles choses), mais est distincte de celle-ci, car elle suppose une comparaison rigoureuse des résultats. Par exemple, l'utilisation d'un nouveau site Web pour communiquer avec les Canadiens peut être une innovation; tester systématiquement le nouveau site Web par rapport aux outils de sensibilisation existants ou à un ancien site Web pour voir lequel favorise un engagement accru est une expérimentation.

indicateur de rendement (performance indicator)

Moyen qualitatif ou quantitatif de mesurer un extrant ou un résultat en vue de déterminer le rendement d'une organisation, d'un programme, d'une politique ou d'une initiative par rapport aux résultats attendus.

indicateur de résultat ministériel (departmental result indicator)

Facteur ou variable qui présente une façon valide et fiable de mesurer ou de décrire les progrès réalisés par rapport à un résultat ministériel.

initiative horizontale (horizontal initiative)

Initiative dans le cadre de laquelle deux organisations fédérales ou plus reçoivent du financement dans le but d'atteindre un résultat commun, souvent associé à une priorité du gouvernement.

plan (plan)

Exposé des choix stratégiques qui montre comment une organisation entend réaliser ses priorités et obtenir les résultats connexes. De façon générale, un plan explique la logique qui sous-tend les stratégies retenues et tend à mettre l'accent sur des mesures qui se traduisent par des résultats attendus.

plan ministériel (Departmental Plan)

Exposé des plans et du rendement attendu d'un ministère sur une période de 3 ans. Les plans ministériels sont présentés au Parlement chaque printemps.

priorité ministérielle (departmental priority)

Plan ou projet sur lequel un ministère a choisi de se concentrer et de faire rapport au cours de la période de planification. Les priorités ministérielles représentent ce qui est le plus important ou ce qui doit être fait en premier pour appuyer l'atteinte des résultats ministériels souhaités.

priorités pangouvernementales (government-wide priorities)

Aux fins du Plan ministériel 2020-2021, les priorités pangouvernementales renvoient aux thèmes de haut niveau qui décrivent le programme du gouvernement énoncé dans le discours du Trône de 2015 : Croissance de la classe moyenne; Un gouvernement ouvert et transparent; Un environnement sain et une économie forte; La diversité fait la force du Canada; Sécurité et possibilités.

production de rapports sur le rendement (performance reporting)

Processus de communication d'information sur le rendement fondée sur des éléments probants. La production de rapports sur le rendement appuie la prise de décisions, la responsabilisation et la transparence.

programme (program)

Services et activités, pris séparément ou en groupe, ou une combinaison des deux, qui sont gérés ensemble au sein du ministère et qui portent sur un ensemble déterminé d'extrants, de résultats ou de niveaux de services.

rapport sur les résultats ministériels (Departmental Results Report)

Présentation d'information sur les réalisations réelles d'un ministère par rapport aux plans, aux priorités et aux résultats attendus énoncés dans le plan ministériel correspondant.

rendement (performance)

Utilisation qu'une organisation a faite de ses ressources en vue d'obtenir ses résultats, mesure dans laquelle ces résultats se comparent à ceux que l'organisation souhaitait obtenir, et mesure dans laquelle les leçons apprises ont été cernées.

répertoire des programmes (program inventory)

Compilation de l'ensemble des programmes du ministère et description de la manière dont les ressources sont organisées pour contribuer aux responsabilités essentielles et aux résultats du ministère.

responsabilité essentielle (core responsibility)

Fonction ou rôle permanent exercé par un ministère. Les intentions du ministère concernant une responsabilité essentielle se traduisent par un ou plusieurs résultats ministériels auxquels le ministère cherche à contribuer ou sur lesquels il veut avoir une influence.

résultat (result)

Conséquence externe attribuable en partie aux activités d'une organisation, d'une politique, d'un programme ou d'une initiative. Les résultats ne relèvent pas d'une organisation, d'une politique, d'un programme ou d'une initiative unique, mais ils s'inscrivent dans la sphère d'influence de l'organisation.

résultat ministériel (departmental result)

Conséquence ou résultat que vise un ministère. Un résultat ministériel échappe généralement au contrôle direct des ministères, mais il devrait être influencé par les résultats du niveau des programmes.

résultat stratégique (strategic outcome)

Avantage durable et à long terme pour les Canadiens qui est rattaché au mandat, à la vision et aux fonctions de base d'une organisation.

Notes en fin d'ouvrage

- ⁱ Site de Transports Canada, <https://tc.canada.ca/>
- ⁱⁱ Fonds national des corridors commerciaux, <https://tc.canada.ca/fr/programmes/programmes-financement/fonds-national-corridors-commerciaux>
- ⁱⁱⁱ Banque de l'infrastructure du Canada, <https://cib-bic.ca/fr/>
- ^{iv} Loi canadien sur l'accessibilité, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/A-0.6/>
- ^v La Banque de l'infrastructure du Canada (BIC), <https://cib-bic.ca/fr/>
- ^{vi} Train à haute fréquence, <https://corpo.viarail.ca/fr/projets-infrastructure/train-grande-frequence>
- ^{vii} Règlement sur la protection des passagers aériens, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2019-150/index.html>
- ^{viii} Finances Canada, <https://www.canada.ca/fr/ministere-finances.html>
- ^{ix} Innovation, Sciences et Développement économique Canada; <https://www.ic.gc.ca/eic/site/icgc.nsf/fra/accueil>
- ^x Énoncé économique de l'automne 2020, <https://budget.gc.ca/fes-eea/2020/home-accueil-fr.html>
- ^{xi} Plan de protection des océans, <https://tc.canada.ca/fr/initiatives/plan-protection-occeans>
- ^{xii} Programme national de surveillance aérienne, <https://tc.canada.ca/fr/programmes/programme-national-surveillance-aerienne>
- ^{xiii} Cadre stratégique pour l'Arctique et le Nord, <https://www.rcaanc-cirnac.gc.ca/fra/1560523306861/1560523330587>
- ^{xiv} Programme national de surveillance aérienne, <https://tc.canada.ca/fr/programmes/programme-national-surveillance-aerienne>
- ^{xv} Liste de surveillance 2020, <https://www.tsb.gc.ca/fra/surveillance-watchlist/index.html>
- ^{xvi} Le Bureau de la sécurité des transports du Canada, <https://www.tsb.gc.ca/fra/>
- ^{xvii} Loi sur la sécurité ferroviaire, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/r-4.2/>
- ^{xviii} Règlement sur les enregistreurs audio et vidéo de locomotive, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2020-178/index.html>
- ^{xix} Groupe de travail sur la sécurité des autobus scolaires, <https://tc.canada.ca/fr/transport-routier/securite-autobus-scolaires/securite-autobus-scolaires-canada>
- ^{xx} L'initiative sur la sécurité aérienne, <https://tc.canada.ca/fr/initiatives/initiative-securite-aerienne>
- ^{xxi} projet pilote d'identité numérique du voyageur digne de confiance, <https://ktdi.org/>
- ^{xxii} site Web de TC sur la COVID-19, <https://tc.canada.ca/fr/initiatives/mesures%20mises%20jour%20lignes%20directrices%20liees%20covid%2019%20emises%20transports%20canada>
- ^{xxiii} Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques <https://www.canada.ca/fr/services/environnement/meteo/changementsclimatiques/cadre-pancanadien.html>
- ^{xxiv} Plan climatique canadien, <https://www.canada.ca/fr/services/environnement/meteo/changementsclimatiques/plan-climatique.html>
- ^{xxv} Véhicules zéro émission, <https://tc.canada.ca/fr/transport-routier/technologies-novatrices/vehicules-zero-emission>
- ^{xxvi} Énoncé économique de l'automne de 2020, <https://www.budget.gc.ca/fes-eea/2020/home-accueil-fr.html>
- ^{xxvii} Organisation maritime internationale, <http://www.imo.org/en/Pages/Default.aspx>
- ^{xxviii} projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain, <https://www.canada.ca/fr/campagne/trans-mountain.html>
- ^{xxix} recommandations de la Régie de l'énergie du Canada, <https://www.cer-rec.gc.ca/fr/demandes-audiences/voir-demandes-projets/agrandissement-reseau-trans-mountain/synthese-recommandations-conditions-rapport-reexamen-projet-dagrandissement-reseau-trans-mountain.html>
- ^{xxx} Programme national de surveillance aérienne, <https://tc.canada.ca/fr/programmes/programme-national-surveillance-aerienne>
- ^{xxxi} Loi sur les frais de service, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/S-8.4/>
- ^{xxxii} CANUTEC - Centre canadien d'urgence transport, <https://tc.canada.ca/fr/marchandises-dangereuses/publications-transport-matieres-dangereuses/canutec-centre-canadien-urgence-transport>
- ^{xxxiii} L'initiative sur la sécurité aérienne, <https://tc.canada.ca/fr/initiatives/initiative-securite-aerienne>
- ^{xxxiv} Transports Canada, <http://www.tc.gc.ca>
- ^{xxxv} Règlement de l'aviation canadien <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-96-433/>

- xxxvi Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC), <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/lois-reglements/liste-reglements/reglement-aviation-canadien-dors-96-433/conseil-consultatif-reglementation-aerienne-canadienne-ccrac>
- xxxvii Parlons transport, <https://parlonstransport.ca/>
- xxxviii Règlement sur la construction et l'équipement des navires, <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/lois-reglements/plan-prospectif-reglementation>
- xxxix Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments, <https://www.canlii.org/fr/ca/legis/regl/dors-98-348/derniere/dors-98-348.html>
- xl Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche, https://laws.justice.gc.ca/fra/reglements/C.R.C.%2C_ch._1486/
- xli Règlement sur les certificats de bâtiment, <https://lois-laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2007-31/>
- xlii Le Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2012-69/>
- xliiii Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/organisation/affaires-internationales/partenariats-organisations/prevention-pollution-navires.html>
- xliv Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissures nuisibles sur les navires (AFS 2001), [https://www.imo.org/fr/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-the-Control-of-Harmful-Anti-fouling-Systems-on-Ships-\(AFS\).aspx](https://www.imo.org/fr/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-the-Control-of-Harmful-Anti-fouling-Systems-on-Ships-(AFS).aspx)
- lv Règlement sur l'eau de ballast, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2011-237/TexteComplet.html>
- lvi Gestion de l'eau de ballast du bâtiment : Convention internationale. <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/organisation/affaires-internationales/partenariats-organisations/gestion-eau-ballast-batiment.html>
- lvii Loi sur la sûreté du transport maritime, <https://lois-laws.justice.gc.ca/fra/lois/m-0.8/>
- lviii Loi sur la sûreté du transport maritime, <https://lois-laws.justice.gc.ca/fra/lois/m-0.8/>
- lix Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire, <https://www.canada.ca/fr/transports-canada/nouvelles/2019/04/programme-damelioration-de-la-securite-ferroviaire2019-2020.html>
- ¹ Règlement sur le transport des marchandises dangereuses, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2001-286/>
- li Lignes directrices sur la cybersécurité des véhicules au Canada, http://publications.gc.ca/collections/collection_2020/tc/T46-61-2020-eng.pdf
- lii Programme de formation dans le domaine maritime, <https://tc.canada.ca/fr/programmes/programme-formation-dans-domaine-maritime>
- liii Plan de protection des océans <https://tc.canada.ca/fr/initiatives/plan-protection-occeans>
- liv InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html>
- lv InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html>
- lvi InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html>
- lvii Loi sur les eaux navigables canadiennes, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/n-22/>
- lviii Loi sur les eaux navigables canadiennes, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/n-22/>
- lix Règlement sur les câbles de traîle, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-86-1026/TexteComplet.html>
- lx Règlement sur les ponts des eaux navigables, https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/C.R.C.,_ch._1231/index.html
- lxi Règlement sur les ouvrages construits dans les eaux navigables, https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/C.R.C.,_ch._1232/index.html
- lxii Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-10.15/>
- lxiii Programme national de surveillance aérienne, <https://tc.canada.ca/fr/programmes/programme-national-surveillance-aerienne>
- lxiv Un environnement sain et une économie saine, <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/nouvelles/2020/12/un-environnement-sain-et-une-economie-saine.html>
- lxv InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-eng.html>
- lxvi InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-eng.html>
- lxvii InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-eng.html>
- lxviii Programme de transfert des installations portuaires, <https://tc.canada.ca/fr/programmes/programme-transfert-installations-portuaires>

- ^{lxix} Fonds national des corridors commerciaux de l'Arctique et du Nord, <https://tc.canada.ca/fr/programmes/programmes-financement/fonds-national-corridors-commerciaux/presenter-demande-fonds-national-corridors-commerciaux-appel-propositions-arctique-nord>
- ^{lxx} Fonds national des corridors commerciaux de l'Arctique et du Nord, <https://tc.canada.ca/fr/programmes/programmes-financement/fonds-national-corridors-commerciaux/presenter-demande-fonds-national-corridors-commerciaux-appel-propositions-arctique-nord>
- ^{lxxi} VIA Rail, <https://www.viarail.ca/fr>
- ^{lxxii} Loi sur la modernisation des transports, https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/LoisAnnuelles/2018_10/index.html
- ^{lxxiii} InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#>
- ^{lxxiv} InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#>
- ^{lxxv} InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#>
- ^{lxxvi} Fonds national corridors commerciaux, <https://tc.canada.ca/fr/programmes/programmes-financement/fonds-national-corridors-commerciaux>
- ^{lxxvii} Véhiculés zéro-émission, <https://tc.canada.ca/fr/transport-routier/technologies-novatrices/vehicules-zero-emission>
- ^{lxxviii} Plan de protection des océans, <https://tc.canada.ca/fr/initiatives/plan-protection-océans>
- ^{lxxix} Fonds national corridors commerciaux, <https://tc.canada.ca/fr/programmes/programmes-financement/fonds-national-corridors-commerciaux>
- ^{lxxx} Véhiculés zéro-émission, <https://tc.canada.ca/fr/transport-routier/technologies-novatrices/vehicules-zero-emission>
- ^{lxxxi} Programme contributions services traversier, <https://tc.canada.ca/fr/programmes/programme-contributions-services-traversier>
- ^{lxxxii} Fonds national corridors commerciaux, <https://tc.canada.ca/fr/programmes/programmes-financement/fonds-national-corridors-commerciaux>
- ^{lxxxivlxxxiv} Etat prospectif des opérations plus détaillé, <https://tc.canada.ca/fr/etat-resultats-prospectif-transport-canada-non-audite-exercice-se-terminant-31-mars-2019>
- ^{lxxxv} Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, <http://www.greatlakes-seaway.com/fr/index.html>
- ^{lxxxvi} List des lois, <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/lois-reglements/liste-lois>
- ^{lxxxvii} Lois codifiées du Canada, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/>
- ^{lxxxviii} Raison d'être, mandat et rôle : composition et responsabilités, <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/sujet-transport-canada-information-ministerielle>
- ^{lxxxix} Lettre de mandat du ministre, <https://pm.gc.ca/fr/lettres-de-mandat/2019/12/13/lettre-de-mandat-du-ministre-des-transport>
- ^{xc} Contexte opérationnel, <https://tc.canada.ca/fr/contexte-operationnel-principaux-risques-0>
- ^{xci} InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html>
- ^{xcii} Tableaux supplémentaires, <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/transparence/gestion-rapports-ministeriels/plans-ministeriels-pm>
- ^{xciii} Rapport sur les dépenses fiscales fédérales, <http://www.fin.gc.ca/purl/taxexp-fra.asp>