



TRANSPORTS CANADA

Rapport sur les résultats ministériels
2021-2022



Transport
Canada

Transports
Canada

Canada 

Rapport sur les résultats ministériels 2021-2022

Transports Canada

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

© Sa Majesté le Roi du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, 2022,
Ottawa, Canada

N° de catalogue T1-28F-PDF

ISSN 2561-1623

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

Ce document est offert en médias substituts sur demande.

Table des matières

Table des matières	1
Message du ministre	1
Aperçu des résultats	4
Résultats : ce que nous avons accompli	7
Responsabilité essentielle 1 : Un réseau de transport sûr et sécuritaire	7
Responsabilité essentielle 2 : Un réseau de transport écologique et innovateur	33
Responsabilité essentielle 3 : Un réseau de transport efficace	47
Services internes	55
Analyse des tendances en matière de dépenses et de ressources humaines	60
Dépenses réelles	60
Ressources humaines réelles	63
Dépenses par crédit voté	65
Dépenses et activités du gouvernement du Canada	65
États financiers et faits saillants des états financiers	65
Information ministérielle	67
Profil organisationnel	67
Raison d'être, mandat et rôle : Qui sommes-nous et que faisons-nous?	67
Contexte opérationnel	67
Cadre de présentation des rapports	68
Renseignements complémentaires sur le Répertoire des programmes	70
Tableaux de renseignements supplémentaires	70
Dépenses fiscales fédérales	70
Coordonnées de l'organisation	70
Annexe : définitions	71
Notes en fin d'ouvrage	75

Message du ministre

L'exercice 2021-2022 fut riche en défis de taille, non seulement au Canada, mais aussi dans le monde entier. Les cas de COVID-19 sont demeurés nombreux, et les multiples variants du virus ont présenté de nouvelles menaces pour la santé publique, la confiance, la sûreté et la stabilité des entreprises. Les restrictions de déplacement et les pénuries de main-d'œuvre provoquées par la pandémie ont eu une incidence directe sur nos chaînes d'approvisionnement. Parallèlement, les tensions et les conflits mondiaux persistants ont nécessité une surveillance renforcée des méthodes de sûreté des transports à l'échelle nationale et à l'échelle internationale. Ces difficultés ont été aggravées par des phénomènes météorologiques extrêmes (feux incontrôlés et inondations) qui ont perturbé les liens aériens, routiers et ferroviaires essentiels. Les changements climatiques et les menaces pesant sur les écosystèmes naturels, auxquels les réseaux de transport aérien, maritime, ferroviaire et routier sont fortement associés, sont demeurés en tête des priorités du gouvernement.



Tous ces défis ont surgi dans un contexte où le Canada est déterminé à faire progresser la réconciliation avec les peuples autochtones. Pour bon nombre de peuples autochtones et d'habitants du Nord, la fiabilité, la sûreté et l'efficacité des liens de transport sont indispensables à la santé, à la prospérité et à leur bien-être au quotidien. Les menaces pesant sur le réseau de transport étaient donc particulièrement préoccupantes.

Pourtant, devant ces épreuves singulières et déconcertantes, les Canadiens sont restés très vigilants et ont fait preuve d'une grande détermination en s'entraînant pour surmonter le pire, et sont allés de l'avant pour un développement durable, unis dans la reprise et le renouveau. Reconnaissant que le réseau de transport du Canada a été grandement touché, Transports Canada a continué de donner la priorité à la circulation sécuritaire et sûre des personnes et des marchandises, à protéger la santé de ses employés et du public, à appuyer une forte reprise économique, à promouvoir un environnement plus propre et à faire progresser l'engagement du gouvernement en matière d'inclusion et de réconciliation.

Pour contrer les menaces immédiates de la COVID-19 à l'endroit des passagers et des voyageurs ainsi que des travailleurs du secteur des transports, et pour aider à limiter la propagation du virus dans la population en général, Transports Canada a mis en œuvre des obligations fondées sur des preuves en ce qui concerne les masques, les vaccins et les

déplacements, qui ont permis au Canada de procéder graduellement à une réouverture sécuritaire et responsable de la frontière.

Pendant la rédaction de ce Rapport, la demande des voyageurs a connu une hausse très rapide et les partenaires fédéraux et autres exploitants n'ont pas été en mesure d'augmenter le niveau de leurs services en conséquence. Malheureusement, ce sont les voyageurs aériens canadiens qui en ont subi les contrecoups. Au début de mai 2022, lorsque les problèmes sont devenus évidents, j'ai demandé à mes responsables, en ma qualité de ministre des Transports, de réunir les joueurs clés de l'industrie et des partenaires du gouvernement pour trouver des solutions immédiates. Plus précisément, Transports Canada a mis sur pied des groupes de travail opérationnels pour cerner les problèmes, les causes et les solutions. Mes collègues et moi continuerons de collaborer activement et quotidiennement avec l'industrie pour adopter des solutions visant à améliorer les services et à maintenir les niveaux élevés de sécurité et de sûreté.

Lorsque des inondations se sont produites en Colombie-Britannique en novembre 2021, le Ministère a pris des mesures décisives dans le cadre d'un groupe de travail sur le rétablissement de la chaîne d'approvisionnement. Conjointement avec les autres ordres de gouvernement, l'industrie et les secteurs de la fonction publique, Transports Canada a agi rapidement pour réduire les répercussions de cet important épisode climatique. J'ai annoncé la création d'un groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement, et le Ministère a tenu un sommet national sur la chaîne d'approvisionnement pour définir des mesures de prévention et d'atténuation à long terme. Pour favoriser une forte reprise économique du secteur aérien durement touché, Transports Canada a versé des centaines de millions de dollars en aide essentielle, dans les infrastructures et dans le soutien à la sécurité et à la sûreté, par l'intermédiaire du Programme des infrastructures essentielles des aéroports, du Fonds de soutien aux aéroports et du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires.

Tout en conjuguant nos préoccupations en matière de protection de l'environnement et notre soutien au leadership et à la mobilisation autochtones quant aux enjeux de transport, lesquels sont d'une grande importance pour la santé, la sécurité et la prospérité des peuples autochtones et des autres habitants du Nord, nous avons poursuivi la mise en œuvre du Plan de protection des océans et d'autres mesures visant à protéger les écosystèmes terrestres et marins. Notre approche intègre les meilleures données scientifiques disponibles et des connaissances traditionnelles inestimables. Elle est le fruit d'une entente de collaboration conclue grâce à des partenariats respectueux et bien établis.

L'exercice 2021-2022 a également été marqué par le développement continu d'innovations passionnantes en matière de technologies et d'infrastructures de transport. Nous avons lancé la phase suivante du processus d'approvisionnement pour le projet de train à grande fréquence dans le corridor Québec-Windsor, lequel est fortement urbanisé. Cela amènera le secteur privé à participer au chantier qui permettra un jour d'offrir à la population canadienne des options de transport qui seront plus efficaces, accessibles, fiables pour les générations à venir. Nous avons également rendu le transport durable plus accessible en développant davantage le populaire programme d'Incitatifs pour les véhicules à zéro émission, lequel aide aux Canadiens d'acheter des véhicules écologiques pour leur transport personnel, tout en

contribuant à l'objectif de carboneutralité du Canada. De plus, afin de tenir compte de l'importance croissante de la technologie des drones pour toute une gamme d'utilisations pratiques dans les secteurs commercial, opérationnel et de la recherche, nous avons apporté notre aide dans l'élaboration et la mise à l'essai de nouveaux règlements et de nouvelles directives techniques pour l'utilisation sécuritaire et responsable des systèmes d'aéronefs télépilotés.

Le présent Rapport sur les résultats ministériels est l'occasion de revenir sur les principales initiatives et réalisations de Transports Canada au cours de l'exercice écoulé. Ces réussites et ces progrès ont été accomplis en des temps difficiles, ce qui en dit long sur le dévouement et les compétences des membres du personnel du Ministère. Je leur en suis grandement reconnaissant. Grâce à leurs efforts, le réseau de transport de notre pays est sécuritaire, sûr, écologique, innovateur et efficace pour tous les Canadiens.

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

Aperçu des résultats



Un total de **11 milliards de dollars** disponibles pour soutenir la viabilité et le redressement du secteur aérien, dont les suivants :

570 millions de dollars - Programme des infrastructures essentielles des aéroports pour les grands aéroports

65 millions de dollars - Fonds de soutien aux aéroports pour aider les aéroports à faibles revenus

186 millions de dollars - Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires pour l'amélioration de la sécurité dans les petits aéroports et les aéroports régionaux



130 000 consommateurs et entreprises ont participé au programme d'incitatifs pour l'achat de véhicules zero émission depuis son lancement en 2019



TC a poursuivi sa collaboration avec ses partenaires dans le cadre du Plan de protection des océans, tout en améliorant le rendement du système, en mettant les produits sur le marché, en assurant la sécurité des Canadiens et en soutenant la reprise et la croissance économiques

En 2021-2022, Transports Canada (TC) a continué de s'acquitter de son mandat, qui consiste à faire progresser les politiques, les programmes et les règlements qui aident au développement d'un réseau de transport sécuritaire, sûr, écologique, innovateur et efficace pour tous les Canadiens.

En 2021-2022, la pandémie de COVID-19 et l'augmentation de la fréquence et de l'ampleur des phénomènes météorologiques extrêmes dus aux changements climatiques ont eu des effets considérables sur les chaînes d'approvisionnement mondiales et les réseaux de transport dont elles dépendent. Cette situation a mis en évidence le rôle crucial que joue le Ministère dans l'amélioration du rendement et de la fiabilité du réseau pour acheminer les produits sur le marché, assurer la sécurité des Canadiens et soutenir la reprise et la croissance économiques. Les mesures prises à la suite des inondations dévastatrices de novembre 2021 dans la région des basses-terres continentales de la Colombie-Britannique a démontré que TC a soutenu le travail d'intervention d'urgence du groupe de travail intergouvernemental sur le rétablissement de la chaîne d'approvisionnement. Des mesures de sécurité temporaires avaient été instaurées pour limiter les mouvements dans l'espace aérien et restreindre le passage des navires qui ne participaient pas aux efforts de rétablissement, afin de faciliter la circulation des camions transportant de l'équipement et des marchandises de première nécessité. La réussite de ces opérations a mené à la tenue d'un sommet national sur la chaîne d'approvisionnement

en janvier 2022. Elle a aussi donné lieu à la création d'un groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement, chargé de définir des mesures à court terme et à long terme pour renforcer les chaînes d'approvisionnement du Canada, qui seraient soutenues par un réseau de transport plus sécuritaire et plus fiable.

En 2021-2022, TC a poursuivi ses efforts pour contenir la propagation de la COVID-19 tout en facilitant la circulation indispensable des marchandises et des travailleurs essentiels. Travaillant en collaboration étroite avec d'autres ministères et ordres de gouvernement, TC a notamment ajusté et évalué les dispositions et les protocoles relatifs aux déplacements sécurisés par COVID-19 dans les modes aérien, ferroviaire et maritime, et il a appuyé une approche graduelle, mesurée et sécuritaire quant à la réouverture de la frontière.

TC a également poursuivi ses travaux essentiels en matière de sécurité et de sûreté, notamment l'élaboration et l'administration de règlements et de normes nationales, ainsi que la mise en œuvre de programmes de surveillance, de mise à l'essai, d'inspections et de subventions qui contribuent à la sécurité et à la sûreté des modes aérien, maritime, ferroviaire et routier. Plusieurs étapes importantes ont été franchies en 2021-2022. Par exemple, TC et le Chemin de fer Canadien Pacifique ont signé une entente le 27 mai 2021 afin d'obtenir les plans, les spécifications et les autorisations réglementaires nécessaires à la réalisation du contournement ferroviaire de Lac-Mégantic, et de procéder aux études environnementales, aux consultations publiques et à l'acquisition de terrains afin de finaliser la présentation des demandes de construction. Ils ont ensuite entrepris le travail sur le terrain et ont amorcé le processus de présentation des demandes pour les travaux de construction. En réponse à l'écrasement du vol 752 du transporteur *Ukraine International Airlines* en janvier 2020, TC s'est également montré en faveur de la participation du Canada à l'Initiative sur la sécurité aérienne. Cette initiative de portée mondiale vise à empêcher de futures destructions d'avions civils volant au-dessus ou à proximité des zones de conflit. Il s'agissait notamment pour le Canada de travailler à combler les lacunes du régime international d'enquête sur les accidents révélées par l'enquête de sécurité de l'Iran, et d'agir comme hôte du deuxième Forum sur la sécurité aérienne, qui s'est tenu de manière virtuelle les 29 et 30 mars 2022.

Conscient du rôle crucial que joue le secteur aérien dans la croissance et la réussite de l'économie canadienne, le gouvernement du Canada a alloué plus de 11 milliards de dollars pour appuyer la viabilité et la reprise de ce secteur. TC a géré trois programmes d'aide clés : le Programme des infrastructures essentielles des aéroports, d'une valeur de 570 millions de dollars, pour aider les grands aéroports à faire des investissements essentiels dans les infrastructures de sûreté, de sécurité et de transport en commun, et à apporter des améliorations en matière de cybersécurité; le Fonds de soutien aux aéroports, d'une valeur de 65 millions de dollars, pour atténuer les répercussions financières de la COVID-19 à 22 aéroports ciblés dont les revenus sont inférieurs à 250 millions de dollars; et le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, d'une valeur de 186 millions de dollars, pour améliorer la sécurité dans les petits aéroports et les aéroports régionaux.

Étant donné les répercussions croissantes des phénomènes météorologiques extrêmes, TC a continué de se concentrer sur la priorité suivante : 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, qui dépendent particulièrement de réseaux de transport fiables. En 2021-2022, TC a poursuivi sa collaboration avec ses partenaires dans le cadre du Plan de protection des océans, lequel est un engagement clé du mandat du ministre. Voici quelques initiatives entreprises par le Ministère, veiller à ce que les intervenants en cas d'urgence disposent de meilleures données et de meilleurs modèles pour prévoir la trajectoire des hydrocarbures déversés et des navires à la dérive, et il a doté les collectivités du Nord canadien d'infrastructures maritimes indispensables pour faciliter le transport maritime et le réapprovisionnement. En tant que contribution à la réconciliation, le Ministère a accordé une importance particulière à la collaboration continue avec les collectivités autochtones de la côte ouest, notamment en créant de nouveaux partenariats et en fournissant aux collectivités de nouveaux bateaux, de l'équipement et de la formation sur la sécurité maritime.

Pour faire progresser l'initiative gouvernementale de train à grande fréquence (TGF), TC a publié une demande de déclaration d'intérêt afin d'étudier des propositions de service ferroviaire à grande fréquence dans le corridor Toronto-Québec, dans le but d'attirer des partenaires expérimentés du secteur privé. TC a également continué de diriger le programme fédéral d'Incitatifs pour l'achat de véhicules zéro émission (iVZE), qui offre un incitatif au point de vente pouvant atteindre 5 000 \$ pour l'achat ou la location de véhicules à zéro émission admissibles. Depuis son lancement en mai 2019, ce programme a attiré plus de 130 000 participants, que ce soit des particuliers ou des entreprises.

Les mesures prises par TC en 2021-2022 ont démontré des progrès continus dans la promotion d'un réseau de transport sécuritaire, sûr, efficace et respectueux de l'environnement au Canada, tout en s'attaquant à certaines des questions les plus urgentes au pays, notamment la relance dans le contexte de la COVID-19, la résilience et la fiabilité de l'économie et de la chaîne d'approvisionnement, et la prise en charge des défis liés aux changements climatiques.

Pour en savoir davantage sur les plans, les priorités et les résultats de TC, veuillez consulter la section intitulée « Résultats : ce que nous avons accompli » du présent rapport.

Résultats : ce que nous avons accompli

Responsabilité essentielle 1 : Un réseau de transport sûr et sécuritaire

Description : Veiller à ce que le réseau de transport du Canada soit sûr et sécuritaire au moyen de lois, de règlements, de politiques et d'activités de surveillance.

Questions urgentes et nouvelles

Protéger les Canadiens contre la COVID-19 tout en facilitant les déplacements essentiels

Une priorité pour TC en 2021-2022 était de continuer à mettre en œuvre [des mesures temporaires de santé publique](#)ⁱⁱ pour limiter la propagation de la COVID-19 découlant des voyages par avion et par train, ainsi qu'à bord des navires de croisière. Dans le but d'éviter ou de minimiser les restrictions inutiles visant les déplacements, en particulier pour les services essentiels, et de faciliter le retour à des conditions normales, ces mesures ont nécessité l'évaluation de quelque 250 exemptions au [Règlement de l'aviation canadien](#)ⁱⁱⁱ. Pour gérer cette augmentation sans précédent des demandes d'exemption, TC a mis sur pied une équipe responsable du traitement de l'afflux de ces demandes. Le Ministère a également réfléchi à des moyens novateurs de soutenir l'industrie tout en respectant les normes internationales, dans des domaines comme les pratiques médicales et les pratiques de formation utilisées pendant la pandémie. Déterminé à tirer les leçons de la pandémie, le Ministère a également commencé à examiner les mesures temporaires qui ont été instaurées afin d'évaluer celles qui pourraient être codifiées de façon permanente dans des règlements pour l'avenir. Dans le cadre de cette démarche, le Ministère envisage la possibilité de mettre à jour la Directive de l'aviation civile en ce qui concerne les exemptions réglementaires pour assurer l'uniformité de leur examen, de leur analyse et de leur délivrance. Tout au long de l'année, TC a travaillé avec les intervenants du secteur de l'aviation toutes les semaines pour obtenir des commentaires sur les enjeux et les défis avec lesquels l'industrie a été aux prises pendant la pandémie de COVID-19, ainsi que sur les approches pour la reprise future. Le Ministère a également travaillé en collaboration avec les partenaires fédéraux et les intervenants de l'industrie afin de déterminer les moyens de soutenir les travailleurs essentiels du transport routier dans l'exercice de leurs fonctions indispensables pour veiller à la continuité des chaînes d'approvisionnement ainsi qu'à la santé et à la sécurité des travailleurs. Dans l'ensemble, TC a cherché à faire en sorte que les mesures prises pour contrer la pandémie demeurent souples et adaptables aux circonstances changeantes, notamment en rédigeant et en publiant des arrêtés d'urgence, des documents d'orientation et des produits de communication.

Un réseau de transport fiable faisant partie intégrante de la sûreté de la chaîne d'approvisionnement du Canada

Les chaînes d'approvisionnement du monde entier ont été perturbées par la pandémie mondiale de COVID-19 et les effets des changements climatiques. Faire en sorte que les Canadiens puissent se nourrir et acheter les biens et autres articles essentiels dont ils ont besoin est une priorité absolue pour le gouvernement du Canada. Dans le but de répondre à ces préoccupations, le ministre des Transports, la ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, le ministre de l'Innovation, des Sciences et de l'Industrie, la ministre du Commerce international, de la Promotion des exportations, de la Petite Entreprise et du Développement économique, le ministre du Travail et la ministre de l'Emploi, du Développement de la main-d'œuvre et de l'Inclusion des personnes handicapées ont tenu un sommet national sur la chaîne d'approvisionnement en janvier 2022.

Le Sommet a réuni des représentants d'un grand nombre d'organisations canadiennes, notamment des associations d'entreprises, des fabricants, des associations d'exportateurs, ainsi que des directeurs généraux de compagnies de chemin de fer, de compagnies de transport maritime, de compagnies de transport aérien, de compagnies de camionnage et de commerces de détail, de même que des associations et des chefs de file du secteur industriel et du domaine des affaires. Les participants ont discuté des défis liés à la chaîne d'approvisionnement du Canada et ont proposé des solutions potentielles pour faire en sorte que ce dont les Canadiens ont besoin parvienne à leurs foyers le plus rapidement possible. Les participants au Sommet ont reconnu qu'un réseau de transport efficace et fiable fait partie intégrante d'une chaîne d'approvisionnement sécuritaire, sûre et fiable. Ils ont donc cherché des moyens de renforcer la fiabilité et l'efficacité du réseau de transport du Canada.

Pour faire avancer ces travaux, un nouveau groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement constitué de spécialistes de l'industrie a été créé. Ce groupe a pour tâche de faire des recommandations et de recevoir des suggestions concernant les mesures à court terme et à long terme qui permettront d'améliorer la chaîne d'approvisionnement du Canada. Un nouvel appel de propositions ciblé de 50 millions de dollars au titre du Fonds national des corridors commerciaux a été créé pour décongestionner immédiatement la chaîne d'approvisionnement dans les ports canadiens, par exemple en augmentant leur capacité de stockage. Dans le budget de 2021, le gouvernement a également prévu un montant supplémentaire de 1,9 milliard de dollars sur quatre ans pour reconstituer le Fonds national des corridors commerciaux. Ce Fonds permet de rendre la chaîne d'approvisionnement du Canada plus efficace et de soutenir la reprise économique. Les recommandations du groupe de travail contribueront à l'élaboration d'une stratégie nationale en matière de chaîne d'approvisionnement, dont il a été question dans le budget fédéral de 2022.

Assurer la sécurité des véhicules connectés et automatisés

La sécurité et la fiabilité des technologies et des applications des véhicules connectés et automatisés (VCA) sont demeurées une priorité pour TC. Pour suivre l'évolution des technologies émergentes des VCA, le Ministère a continué de recourir à une gamme d'outils et de dispositions réglementaires et non réglementaires afin de réduire les obstacles à l'innovation et à la prestation de programmes et de services, tout en assurant la sécurité continue des usagers de la route canadiens.

Dans le but d'appuyer les efforts du gouvernement et de l'industrie visant à améliorer la cybersécurité des véhicules, TC a créé un site Web consacré à la cybersécurité des véhicules et a publié la [Stratégie de cybersécurité des véhicules de Transports Canada](#)^{iv} et [L'outil d'évaluation de la cybersécurité des véhicules au Canada \(OECV\)](#)^v. Le Ministère a également travaillé en étroite collaboration avec le [Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé \(CCATM\)](#)^{vi} pour aider à la publication de la version 2.0 des [Lignes directrices aux administrations canadiennes sur la sécurité des essais et du déploiement des véhicules hautement automatisés](#)^{vii} (PDF, 4.7 MB). En outre, TC a publié son document d'orientation révisé, intitulé [Lignes directrices pour les essais des systèmes de conduite automatisée au Canada, version 2.0](#)^{viii} (PDF, 12.1 MB). Le Ministère a également continué de travailler avec le [Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules](#)^{ix} pour faire progresser les orientations pré-réglementaires sur les exigences fonctionnelles des méthodes de validation de la conduite automatisée.

Parmi les autres mesures prises par TC en 2021-2022 pour promouvoir la sécurité des VCA, citons la conception et la mise à l'essai de technologies novatrices d'aide au conducteur; la recherche et la conception en matière d'essais pour des interactions sécuritaires entre l'humain et le véhicule automatisé, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du véhicule, y compris les navettes, les véhicules à passagers et les véhicules lourds, et la recherche de moyens de qualifier les plateformes d'essai virtuelles pour la validation future de la sécurité des systèmes de conduite automatisée.

Plus généralement, le [Programme de paiements de transfert de la sécurité routière](#)^x de TC a continué de fournir du soutien aux provinces et aux territoires ainsi qu'au CCATM et d'autres organisations non gouvernementales. Ce soutien comprenait un investissement de 12,55 millions de dollars en 2021-2022 pour appuyer 29 projets portant sur des sujets comme l'innovation technologique, la conduite avec facultés affaiblies, la distraction au volant et les conducteurs de véhicules commerciaux. De plus, TC a lancé une campagne de sensibilisation publique multimédia bilingue sur les [Systèmes d'aide à la conduite](#)^{xi} pour mieux faire connaître au public les diverses nouvelles caractéristiques des véhicules à passagers.

Moderniser la réglementation canadienne pour répondre aux besoins changeants de l'industrie

En 2021-2022, TC a continué de progresser dans la mise en œuvre de son plan à long terme intitulé [Feuille de route de l'Examen de la réglementation du secteur des transports](#)^{xii} pour mettre à jour, moderniser et simplifier sa réglementation des réseaux de transport au Canada.



Dans le secteur de l'aviation, le Ministère a poursuivi l'examen et la modernisation du [Règlement de l'aviation canadien](#)^{xiii} pour le rendre plus souple, plus uniforme et plus axé sur les résultats afin qu'il puisse tenir compte des conditions et des besoins changeants du secteur. TC a également poursuivi ses travaux avec les intervenants pour moderniser le Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC). Ces travaux comprenaient la réalisation d'un sondage auprès de l'industrie afin de déterminer les améliorations potentielles à apporter au Conseil et au travail de celui-ci. En conséquence, les outils de consultation de TC ont été améliorés, notamment par la simplification de l'information présentée sur la [page Web du CCRAC](#)^{xiv}, par l'ajout d'une section de consultation permanente et d'une page « Parlons-en », et par la création d'un formulaire d'abonnement en ligne pour recevoir automatiquement les avis du CCRAC.

Dans d'autres secteurs, TC a lancé un processus de demande en ligne pour permettre aux propriétaires de bâtiments de demander et de payer des certificats d'assurance maritime, consulté les participants de l'industrie sur la faisabilité et l'efficacité potentielle des documents d'expédition numériques pour les marchandises dangereuses, et publié des lignes directrices, des pratiques exemplaires et des normes mises à jour pour l'essai des systèmes de conduite automatisée au Canada.

Par souci de transparence et de conformité à la réglementation, TC a également publié des documents d'orientation à l'appui du [Programme de surveillance de la sécurité des véhicules automobiles](#)^{xv}, qui décrivent le rôle de surveillance du Ministère relativement à la [Loi sur la sécurité automobile](#)^{xvi} et le [Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles](#)^{xvii}, ainsi que les responsabilités et obligations générales de l'industrie et des membres du public. TC a également créé un [consentement](#) aux termes de la [Loi sur la sécurité automobile](#). Le Ministère a aussi réalisé des progrès quant aux initiatives réglementaires portant sur la collecte de renseignements, le recours à des sanctions

administratives pécuniaires, ainsi que les exemptions, en vue d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* en 2022 et en 2023.

Suivre le rythme des demandes et des défis liés à l'exploitation des drones

La conception et la mise en marché rapides de systèmes d'aéronefs télépilotés (SATP), aussi appelés « drones », entraînent une transformation sans précédent au sein du réseau de transport du Canada, incluant de vastes répercussions sur l'économie et la société. Les SATP sont déjà utilisés dans les domaines de la recherche et du sauvetage, de la livraison de fournitures médicales essentielles, des inspections d'infrastructure, de la cartographie environnementale, ainsi que de la photographie et de la vidéographie pour des activités de toutes sortes. Toutes ces utilisations de drones aident à sauver des vies et à maintenir les premiers intervenants et autres travailleurs hors des environnements dangereux pendant qu'ils effectuent leur travail.



Ayant pour objectif d'intégrer l'exploitation des SATP dans le ciel canadien au sein d'un système national d'aviation civile moderne, TC a continué de travailler à la conception d'un cadre réglementaire plus complet afin de favoriser l'exploitation sécuritaire et responsable des SATP, tout en encourageant l'innovation dans ce secteur en pleine croissance. Le travail consistait à rédiger des documents d'orientation pour les scénarios d'exploitation standard de SATP, à savoir : les opérations en visibilité directe (VLOS) pour les drones jusqu'à 600 kg dans un espace aérien à faible risque; les opérations VLOS pour les drones jusqu'à 150 kg dans n'importe quel espace aérien; les opérations VLOS pour les drones de moins de 25 kg volant à plus de 400 pi au-dessus du sol; et les opérations au-delà de la visibilité directe (BVLOS) avec observateur visuel pour les drones de moins de 25 kg. Le travail consistait également à terminer (en collaboration avec les partenaires de l'industrie) la première phase d'un projet pilote visant à recueillir des données et à valider les exigences techniques pour les services de gestion de la circulation des SATP en milieu rural.

Sûreté

Gérer les menaces et les urgences du réseau de transport

Dans le cadre de son mandat permanent visant à assurer la sûreté globale des réseaux de transport du Canada, TC a continué de recueillir, d'interpréter et de mettre en commun de l'information provenant de sources et de systèmes de renseignements clés au sujet de menaces connues ou prévues, et de permettre ainsi aux intervenants de l'industrie et aux

partenaires du domaine de la sûreté de prendre des mesures de prévention et d'atténuation en temps opportun. Le Centre d'intervention de TC (CITC) a continué à servir de centre de signalement pour les intervenants, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. Il a également continué de coordonner la fonction d'intervention d'urgence de TC, qui est axée sur la mise en commun en temps opportun de l'information qui concerne les nouveaux enjeux de sécurité et de sûreté. Afin d'améliorer et de moderniser sa fonction de gestion des urgences, TC a conçu et [mis en œuvre un système de gestion des incidents](#)^{xviii} dans le but de fournir un cadre fiable pour répondre aux incidents internes et externes à évolution rapide qui nécessitent souvent une réorganisation immédiate des priorités quotidiennes et l'envoi sur le terrain de ressources humaines ou matérielles. TC a organisé 22 séances de formation et délivré 103 certificats de formation liés au Système de commandement d'intervention ainsi que 171 certificats pour la formation sur le Centre des opérations d'urgence. Ces séances de formation ont réuni 87 participants provenant d'organisations partenaires ne faisant pas partie de TC. De plus, TC a augmenté les capacités de son Système de gestion des opérations en établissant des listes numériques de gestion du personnel d'urgence et de capacité d'intensification pour faire intervenir rapidement le personnel nécessaire lors d'un incident. Il a également officialisé l'utilisation générale des outils de cartographie géospatiale pour la connaissance de la situation et l'analyse des risques qui avaient été utilisés pour la première fois de façon très efficace lors des feux incontrôlés et des inondations en Colombie-Britannique. Dans l'ensemble, le programme de gestion des urgences a organisé huit sessions d'orientation, de formation et d'exercices dans toutes les régions de TC en utilisant des outils numériques.

TC a aussi défini les rôles et les responsabilités en matière d'intervention lors d'incidents et les conditions dans lesquelles le système est activé, conformément au [Plan fédéral d'intervention d'urgence](#)^{xix} du gouvernement pour une prise de mesures pangouvernementale coordonnée.

Maintenir la sûreté aérienne dans le contexte des défis posés par la pandémie de COVID-19

Durant l'exercice 2021-2022, TC a continué de veiller à ce que le système de sûreté aérienne du Canada demeure dynamique, efficient et efficace malgré les perturbations graves et les défis importants occasionnés par la pandémie de COVID-19. Notamment, le Ministère a été en mesure de poursuivre ses travaux sur le [projet pilote Identité numérique des voyageurs connus \(INVC\)](#)^{xx}, en appliquant les leçons tirées de projets pilotes comparables qui avaient été menés par un certain nombre de transporteurs aériens nationaux en 2021. TC a également poursuivi la mise en œuvre de l'[Initiative sur la sécurité aérienne](#)^{xxi}, d'abord lancée en février 2020. Dans le cadre de cette initiative, TC a créé le Bureau d'information sur les zones de conflit à la fin de 2021. Ce bureau exerce une capacité de surveillance 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, et il est en mesure de délivrer des avis de sûreté et des interdictions dans le but de guider les transporteurs aériens canadiens lors de leurs opérations de vol à l'intérieur et à proximité des zones de conflit. TC a également continué de coprésider le [Comité consultatif sur la sécurité aérienne \(SSCC\)](#)^{xxii}. Composé d'experts en la matière provenant d'États étrangers, de l'industrie et d'organisations internationales, le SSCC a joué un rôle essentiel dans la

mise en commun d'information et de perspectives sur les zones de conflit se rapportant à l'aviation civile. Un deuxième Forum sur la sécurité aérienne, organisé conjointement par le Canada et le SSCC, s'est tenu en mars 2022. Ce fut l'occasion pour les participants de mettre en commun de l'information sur les risques, ainsi que leurs méthodes d'atténuation et leurs critères de fermeture de l'espace aérien en période de conflit.

Moderniser et renforcer la sûreté maritime

TC a continué de maintenir la sûreté des bâtiments ainsi que des installations maritimes et des ports canadiens, conformément à son mandat visant à s'assurer que le Canada respecte ses obligations internationales en matière de sûreté maritime par l'application d'exigences réglementaires harmonisées à l'échelle internationale. Le Canada préside maintenant le partenariat de collaboration sur la connaissance du domaine maritime, dont font aussi partie les États-Unis, le Royaume-Uni, l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Ce partenariat permet de mettre en commun de l'information sur les menaces et les risques, et de coordonner les activités liées à la sûreté avec les groupes de travail et les communautés d'intérêts des partenaires. À titre de président du [Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime](#)^{xxiii}, TC a également travaillé avec des partenaires gouvernementaux pour mettre à jour le Cadre stratégique de la sûreté maritime du Canada, et a continué à diriger un exercice canado-américain visant à promouvoir une sensibilisation commune aux menaces et à coordonner les mesures d'atténuation des risques.

En 2021-2022, TC a modernisé le processus de d'émission des documents de sûreté maritime en le rendant conforme aux directives de l'Organisation maritime internationale (OMI) sur la certification électronique. Pour ce faire, il a fallu mettre en place le [Système de validation de document électronique maritime \(SVDEM\)](#)^{xxiv}, qui permet au Ministère de délivrer électroniquement des documents de sûreté maritime au moyen d'un code QR et de vérifier la validité et la légitimité de ces documents. La dernière phase du projet a débuté en mai 2021, et le SVDEM est maintenant entièrement fonctionnel et prêt à être utilisé pour d'autres aspects des documents de sûreté maritime. En 2021-2022, TC a également poursuivi les travaux de modernisation de la [Loi sur la sûreté du transport maritime](#)^{xxv}. Cela comprenait une analyse stratégique des défis et des lacunes que présente la réglementation sur la sûreté maritime, de même que l'achèvement de consultations auprès des intervenants internes et externes. Les améliorations potentielles à la Loi ont été incluses aux fins de considération lors de l'examen de la modernisation des ports du Ministère.

Améliorer la sûreté du fret aérien à l'échelle mondiale

En 2021-2022, TC a conçu et entrepris un essai de validation d'une méthode d'évaluation et de gestion des risques pour l'initiative [Ciblage du fret aérien préalable au chargement \(CFAPC\) et Intelligence artificielle](#)^{xxvi}. Une fois la méthode perfectionnée, elle servira de base à l'utilisation de technologies et de méthodes d'intelligence artificielle (IA) pour le contrôle de la sûreté du fret aérien, ce qui constitue une amélioration considérable par rapport aux processus manuels. Ces procédures utilisant l'IA permettent un tri et une évaluation extrêmement rapides et fiables de l'information relative au fret aérien (p. ex.

les noms et adresses de l'expéditeur et du destinataire, ainsi que les descriptions des articles de fret) pour repérer les expéditions suspectes justifiant une inspection plus rigoureuse, voire une mesure de sûreté immédiate. Pour développer davantage les protocoles et les procédures de sûreté du fret aérien, TC a également annoncé des projets de règlement proposés portant sur la numérisation et la neutralité technologique dans le cadre de la [feuille de route des examens réglementaires ciblés](#)^{xxvii} du Conseil du Trésor et du plan prospectif de la réglementation de TC. Cela permet à l'industrie du fret aérien de fournir des commentaires sur les prochaines étapes qui devront être réalisées pour faire de l'initiative CFAPC un programme mondial qui soit en accord avec les partenaires internationaux du Canada.

Gérer les risques pour la sécurité et les contre-mesures liés à l'utilisation de drones

Pendant l'exercice 2021-2022, TC a travaillé avec des partenaires fédéraux et des intervenants de l'industrie pour faire progresser les initiatives visant à prendre des mesures pour contrer les menaces que présente l'utilisation malveillante de drones. Les travaux réalisés comprenaient l'établissement de protocole de transmission aux paliers hiérarchiques supérieurs pour les incursions de drones afin de déclencher des interventions concertées à l'échelle locale et nationale par le gouvernement et l'industrie. À cette fin, TC s'est associé à des intervenants, dont NAV CANADA, l'Aéroport international d'Ottawa, ainsi que Recherche et développement pour la défense Canada, dans le but de mener des essais et des exercices en matière de capacités de détection de drones et d'atténuation de leurs répercussions, et de développer davantage les processus d'évaluation des menaces et les mesures d'intervention.

Renforcer la sûreté du transport ferroviaire et du transport terrestre et intermodal

Pour appuyer la mise en œuvre du [Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire de voyageurs](#)^{xxviii}, lequel est entré en vigueur le 6 janvier 2022, TC a lancé un programme national de surveillance de la sûreté du transport ferroviaire de voyageurs. Dans le cadre de ce programme de surveillance, TC a publié des documents d'orientation à l'intention de l'industrie pour faciliter la conformité, y compris une procédure d'utilisation normalisée et des listes de contrôle pour la réalisation des inspections. À cela se sont ajoutées des améliorations au système de rapports de Surveillance de la sûreté du transport terrestre et intermodal de TC pour rendre compte des résultats des inspections et des taux de conformité, et faire le suivi des données sur les incidents de sûreté.

Sécurité

Répondre aux préoccupations en matière de sécurité des transports à l'échelle du réseau

Reconnaissant que la fatigue est un facteur de risque important pour la sécurité, TC a continué de se pencher sur l'atténuation de ce risque dans tous les modes de transport. Ces mesures d'atténuation de la fatigue sont conçues pour aborder les risques liés à un état caractérisé par une réduction des capacités mentales ou physiques susceptible d'empêcher l'utilisation sécuritaire d'équipement ou l'exécution de tâches liées à la sécurité, découlant de facteurs comme la perte de sommeil, un sommeil de mauvaise qualité, une période de veille prolongée et/ou un effort physique extrême. Il s'agissait notamment d'appliquer un logiciel de science de la fatigue pour appuyer les décisions fondées sur des preuves concernant les options stratégiques et réglementaires.

De façon plus générale, TC a continué de prendre des mesures pour renforcer la promotion de la conformité et l'application de la réglementation, des lignes directrices et des pratiques exemplaires en matière de sécurité des transports. Pour favoriser une plus grande uniformité des approches et des exigences entre les modes, TC a élaboré de nouvelles politiques et procédures d'application de la loi multimodales et opérationnelles pour aborder, entre autres : la collecte de données et l'utilisation des médias sociaux, la planification des enquêtes, la collecte des déclarations, ainsi que la collecte, la manipulation et l'entreposage de preuves. En collaboration avec d'autres ministères responsables de la réglementation, TC a également commencé à numériser les cadres réglementaires pour améliorer l'accessibilité et l'efficacité. Le Ministère a lancé le Système multimodal de rapports sur l'application de la loi afin de relier les données clés sur l'application de la loi provenant de diverses sources et de faciliter une approche normalisée de la surveillance et de la production de rapports sur les activités de surveillance et d'application de la loi.

Rester vigilant en matière de sécurité aérienne

TC a apporté un certain nombre de changements pour améliorer son programme de surveillance de la sécurité aérienne. Premièrement, de nouveaux outils ont été adoptés pour déceler et régler les cas de non-conformité. Ces outils favorisent une communication plus efficace des cas de non-conformité aux entreprises en fonction du type de préoccupation qu'ils posent pour la sécurité et des solutions possibles. À cette fin, des assemblées publiques nationales et des initiatives de formation à rythme libre ont permis aux inspecteurs de se familiariser avec les nouveaux outils; des travaux ont été entrepris pour mettre à jour la formation initiale des agents délégués. Deuxièmement, un comité d'examen des constatations a été mis sur pied en avril 2021 pour jouer un rôle d'assurance de la qualité en examinant la totalité des constatations et des observations et en fournissant une rétroaction au moyen de rapports mensuels. Enfin, le Ministère a examiné des options pour mettre à jour la planification nationale de la surveillance afin de s'adapter à l'évolution des exigences en matière de surveillance. Les instructions visant le personnel à jour combinaient des indicateurs de risque quantitatifs traditionnels

à un ensemble élargi de questions qualitatives et offraient une plus grande souplesse quant aux plans et activités de surveillance afin de s'adapter aux situations de risques en évolution.

Renforcer la sécurité des bâtiments et des opérations maritimes

En 2021-2022, TC a entrepris un certain nombre d'initiatives réglementaires visant à améliorer la sécurité des bâtiments et leur exploitation. Le Ministère a poursuivi les travaux de modernisation du Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments afin de s'assurer que les exigences canadiennes en matière de construction et d'équipement de nouveaux bâtiments de 24 mètres de longueur ou plus sont



conformes aux normes modernes et aux pratiques exemplaires de l'industrie. Le Ministère a également fait progresser les travaux visant à mettre à jour le *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche*^{xxix} afin d'améliorer la sécurité dans l'industrie de la pêche et a mis en œuvre le nouveau *Règlement sur les certificats de sécurité de bâtiment*^{xxx}, qui clarifie les exigences en matière de certification et d'inspection des bâtiments et assure une meilleure harmonisation avec les objectifs de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*^{xxxi}. Dans le but de remplacer les systèmes de gestion de la sécurité existants par le *Règlement sur les systèmes de gestion de la sécurité maritime*^{xxxii}, TC a également terminé la rédaction du projet de règlement, qui devrait faire l'objet d'une publication préalable dans la Partie 1 de la *Gazette du Canada* en juin 2022. Ce projet de règlement vise à établir les exigences que doit respecter le gestionnaire d'un bâtiment pour élaborer, mettre en œuvre et tenir à jour un système de gestion de la sécurité qui tient compte des activités à terre et à bord du bâtiment. L'objectif est d'améliorer la culture de la sécurité et de réduire les accidents et les erreurs humaines qui compromettent la sécurité des personnes et la protection de l'environnement.

TC a continué de mettre à jour le régime de réglementation de la sécurité maritime du Canada, de renforcer la conformité à la réglementation et de promouvoir une culture de la sécurité, en particulier au sein de l'industrie de la pêche commerciale. Cela comprenait le début de la mise à jour du *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* afin de renforcer la sécurité de l'industrie des bâtiments de pêche.

En ce qui concerne les dispositions administratives plus générales, TC a mis en œuvre en avril 2021 le *Règlement sur les droits de sécurité maritime*^{xxxiii}, qui simplifie la réglementation maritime existante en regroupant et en mettant à jour les droits et les services maritimes pour le fret maritime, le contrôle par l'État du port et les services de pré-lavage des citernes en une seule réglementation complète. TC a mis en vigueur en avril 2021 la modification du *Règlement sur la responsabilité en matière maritime et les déclarations de renseignements*^{xxxiv} et le nouveau *Règlement sur les droits relatifs aux certificats selon la Convention d'enlèvement des épaves*^{xxxv}. Ce dernier a instauré de nouveaux droits pour les certificats d'assurance maritime, et a été soutenu par le lancement d'une application en ligne permettant de demander et de payer les certificats. Enfin, le Ministère a tenu une consultation publique sur les modifications proposées au Registre d'immatriculation des bâtiments, à la délivrance de permis d'embarcation de plaisance, et aux services de compétence des conducteurs d'embarcation de plaisance, dans le but d'instaurer des droits nouveaux et révisés en 2022-2023.

Rôle vital des normes et des lignes directrices en matière de sécurité maritime

La sécurité maritime dépend surtout de l'adoption par l'industrie de normes et de lignes directrices fondées sur des données probantes pour la conception, l'entretien, la modification et l'exploitation des navires, et de la conformité à ces normes et lignes directrices. Pour ce faire, TC travaille constamment à l'élaboration, à la promotion, à la révision et à la mise à jour d'un large éventail d'ententes, de normes et de pratiques exemplaires nationales et internationales, par exemple :

- La Convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (*Safety of Life at Sea – SOLAS*)
- Les publications de TC, notamment :
 - Les Modifications canadiennes au Code international sur la stabilité à l'état intact
 - Normes de stabilité après avarie pour les bâtiments à passagers ne ressortissant pas à la convention
 - La norme canadienne sur les engins de sauvetage
- Les normes de TC, notamment :
 - Les directives sur la conception et la construction des bâtiments ravitailleurs au large
 - Les directives sur l'évaluation formelle de la sécurité à l'usage de l'organisation maritime internationale (OMI), dont le Canada est un pays membre

Répondre aux préoccupations prioritaires en matière de sécurité ferroviaire



En 2021-2022, TC a pris plusieurs mesures pour améliorer la sécurité ferroviaire partout au Canada. Le Ministère a continué de travailler avec l'industrie ferroviaire pour se préparer à la mise en œuvre du *Règlement sur les enregistreurs audio et vidéo de locomotive*^{xxxvi}, qui entrera en vigueur le 2 septembre 2022. Pour ce faire, il a fallu répondre à des questions sur l'interprétation des règlements, fournir des documents d'orientation, organiser des réunions avec les entreprises et les fabricants, et élaborer une approche en matière de surveillance réglementaire. TC a également continué de travailler sur la question de la fatigue dans l'industrie ferroviaire, en mettant l'accent sur les Règles relatives aux périodes de service et de repos qui établissent la durée de la période de service, le nombre total d'heures de travail, les périodes de repos, le temps d'absence du travail et les plans de gestion de la fatigue afin de réduire le nombre d'accidents ferroviaires attribuables à la fatigue. Dans le cadre de la mise en œuvre progressive en cours des Règles relatives aux périodes de service et de repos, l'exigence obligeant les compagnies de chemin de fer à élaborer et à mettre en œuvre des plans de gestion de la fatigue est entrée en vigueur le 25 novembre 2021; TC a commencé à examiner ces plans pour s'assurer qu'ils sont conformes.

TC a également appuyé la mise en œuvre des premières phases des *Règles sur la sécurité de la voie*^{xxxvii} révisées qui ont été approuvées en 2021 et qui sont entrées en vigueur le 1^{er} février 2022. La phase 1 comprend des modifications aux normes relatives aux voies des gares de triage ainsi que des qualifications en matière d'inspection et de supervision des voies, de nouvelles exigences de qualité pour les travaux d'entretien et de réparation des voies, et une exigence obligeant les compagnies de chemin de fer à présenter des plans de gestion visant l'entretien et la réparation des voies. La phase 2 comprend : des modifications supplémentaires aux exigences en matière d'inspection, de supervision, de qualification et de certification; des dispositions visant à corriger les défauts; une exigence selon laquelle les plans de gestion de la géométrie de la voie doivent comprendre des instructions pour la surveillance et l'intervention en cas de quasi-non-conformité.

De plus, TC a modifié le Règlement de manière à prolonger la date limite initiale de conformité au Règlement sur les passages à niveau, soit du 28 novembre 2021 au 28 novembre 2022 pour les passages à niveau importants, et au 28 novembre 2024 pour

tous les autres passages à niveau. Cet ajustement avait pour but d'accorder la priorité aux efforts visant les passages à niveau qui posent un risque accru pour la sécurité publique, tout en tenant compte des répercussions économiques de la pandémie.

En réponse aux incendies dévastateurs survenus à Lytton, en Colombie-Britannique, TC a pris un [arrêté ministériel à l'intention des compagnies de chemin de fer de catégorie 1](#)^{xxxviii} leur demandant de mettre en œuvre des mesures de sécurité immédiates pour prévenir, détecter et éteindre les incendies. TC a également établi des restrictions de vitesse pendant les périodes de chaleur extrême et de risque d'incendie. En s'appuyant sur ces progrès, le Ministère et l'Association des chemins de fer du Canada ont travaillé à intégrer les pratiques exemplaires dans une ébauche des règles concernant les périodes de chaleur extrême et l'atténuation des risques d'incendie dans le réseau ferroviaire, qui devrait être approuvée et publiée en juin 2022. Le Ministère a également pris des dispositions pour renforcer la surveillance pendant les périodes de chaleur extrême et de risque d'incendie. De plus, TC a établi un nouveau volet sur la sécurité ferroviaire dans le cadre du [Programme de financement de la participation communautaire](#)^{xxxix} afin d'appuyer la mobilisation des groupes autochtones en matière de sécurité ferroviaire.

Marchandises dangereuses

Veiller au transport sécuritaire des marchandises dangereuses dont l'industrie a besoin

Le transport sécuritaire des marchandises dangereuses (TMD) est une priorité permanente pour TC; le Ministère a pris plusieurs mesures pour renforcer les politiques et les pratiques relatives en matière de TMD afin de protéger les Canadiens et l'environnement. Une vigilance constante en 2021-2022 s'est traduite par la réalisation de 3 850



inspections et la prise de 5 204 mesures d'application de la loi et de réduction des risques. En réponse aux restrictions imposées par la COVID-19 aux activités d'inspection, TC a publié des lignes directrices sur activités de surveillance de rechange, comme les inspections à distance pour améliorer les mesures de surveillance et la délivrance de 16 [certificats temporaires](#)^{xi} et de deux [certificats d'équivalence](#)^{xii} pour favoriser le transport sécuritaire des marchandises dangereuses et soutenir les efforts d'appui en cas de pandémie.

Le [Centre canadien d'urgence transport \(CANUTECH\)](#)^{xliii} a continué d'aider le personnel d'intervention d'urgence à gérer en tout temps les urgences liées aux marchandises dangereuses. Le CANUTECH a coordonné la diffusion de renseignements essentiels sur les incidents à ses principaux partenaires internes et externes et au personnel d'intervention d'urgence, ainsi qu'au Centre d'intervention de TC, qui sert de point de contact du Ministère pour d'autres types d'urgences en matière de sécurité et de sûreté des transports.

Au cours de l'année, TC a modernisé le régime de surveillance du TMD en améliorant et en mettant à jour les outils et les bases de données afin de fournir des renseignements plus complets et exacts sur les sociétés réglementées et leur état de conformité. Cela permet une planification fondée sur les risques et le suivi des taux nationaux de conformité réglementaire. Tout particulièrement, grâce à la mise en œuvre d'une base de données d'identification des clients, TC dispose désormais d'un inventaire fiable et complet des sites de TMD et des activités liées aux marchandises dangereuses. Dans la même veine, de nouveaux outils numériques, comme l'application de gestion de la surveillance réglementaire lancée en 2021-2022, rendent les inspections plus pratiques et efficaces, notamment en permettant de saisir les résultats des inspections directement sur le terrain à l'aide d'un appareil mobile, en offrant des capacités hors ligne pour les inspections dans des lieux éloignés et en proposant des moyens simples et rapides de saisir les données, comme les technologies de conversion de la voix en texte.

En 2021-2022, TC a élaboré un plan d'action pour mieux déterminer le niveau de conformité national du transport de marchandises dangereuses à l'aide des données provinciales et territoriales sur la conformité des expéditions par voie terrestre. TC prévoit de compléter ce plan par un registre des entités ou des entreprises réglementées qui manipulent, présentent au transport, transportent ou importent des marchandises dangereuses au Canada.

TC a également élaboré des plans stratégiques et réglementaires annuels qui prévoient l'évolution des enjeux dans le monde du TMD et y répondent, ce qui permet de tenir des consultations précoces sur la réglementation, d'obtenir la participation significative des intervenants, d'harmoniser les codes internationaux, et de tenir dûment compte de l'évolution des conditions et des capacités de l'industrie.

En 2021-2022, TC a élaboré et maintenu des normes de sécurité pour les contenants de marchandises dangereuses, y compris les wagons-citernes, les citernes routières, les grands récipients pour vrac et les bouteilles à gaz, qui sont incorporés par renvoi dans le [Règlement sur le transport des marchandises dangereuses \(RTMD\)](#)^{xliiii}. Le Ministère a également terminé les travaux relatifs à divers projets et initiatives de recherche visant à appuyer les normes et les exigences de sécurité du RTMD, notamment : des méthodes d'évaluation de la toxicité du pétrole brut afin d'orienter les pratiques exemplaires en matière de classification, la modélisation du comportement des wagons-citernes transportant du pétrole brut lorsqu'ils sont exposés à un incendie, et des essais avec le Conseil national de recherches du Canada (CNRC) pour appuyer l'élaboration de la

Norme aérospatiale de *SAE International* (AS 6413)^{xliv} sur la performance des emballages pour le transport des batteries au lithium dans les avions de passagers.

Au total, quelque 23 projets reflétant les orientations et les suggestions du [Symposium sur la recherche dans le domaine du TMD de 2019](#)^{xlv} ont été lancés pour orienter le processus décisionnel en matière de TMD. Ces projets ont abordé des facteurs comme : un plan pluriannuel de recherche sur les interventions d'urgence, les contenants, le pétrole brut, les batteries au lithium et d'autres systèmes de stockage d'énergie électrique, l'analyse du TMD, les évaluations et les analyses des risques, une chaîne d'approvisionnement fondée sur un système d'information géographique, et diverses analyses régionales et modales.

En 2021-2022, TC a proposé une modification du *Règlement sur le TMD* du Canada en fonction des recommandations des Nations Unies visant à harmoniser les marques de sécurité, les renseignements de classification, les appellations réglementaires et les dispositions spéciales. Cette mesure vise à améliorer l'uniformité, la qualité, l'efficacité et l'efficacité de nos activités de conformité en matière de transport des marchandises dangereuses.

Les autres activités de l'année comprennent : l'examen et la mise à jour de la méthode de classement des risques utilisée pour établir l'ordre de priorité des sites d'inspection du TMD; l'assurance que les installations de confinement dont les certificats sont expirés ne mènent pas les activités pour lesquelles les certificats ont été délivrés; le maintien et le renforcement du programme de sensibilisation à la sécurité du TMD et des documents connexes à l'intention de l'industrie, des communautés et des municipalités, des premiers intervenants et du grand public.

Collaboration continue sur les questions d'intérêt mutuel dans le domaine de l'aviation

La collaboration de TC avec ses partenaires et homologues internationaux est fortement axée sur les questions d'aviation qui suscitent des préoccupations bilatérales ou multilatérales. Le travail en cours est diversifié et vaste.

Voici les principales initiatives et réalisations de 2021-2022 :

- Progrès réalisé concernant la modification de l'Accord bilatéral sur la sécurité aérienne entre le Canada et l'Union européenne (UE).
- Discussions en cours avec l'Autorité de l'aviation civile (CAA) du Royaume-Uni (R.-U.) pour assurer une transition harmonieuse des modalités de travail relatives à la sortie du Royaume-Uni de l'UE.
- Signature d'une révision des Procédures de mise en œuvre en matière de navigabilité avec *Federal Aviation Administration (FAA)* des États-Unis.
- Signature d'un protocole d'entente entre le ministère des Transports de la République d'Indonésie et Transports Canada concernant la coopération dans le domaine de l'aviation civile, en mettant fortement l'accent sur la coopération technique dans le domaine de l'aviation civile, y compris les normes et l'exploitation des hydroaérodromes, l'exploitation des hydravions et un programme de sécurité de l'État.
- Travail lié à des modifications aux accords techniques concernant la maintenance, conclus avec la Direction de l'aviation civile japonaise et l'Autorité de l'aviation civile de Singapour, ainsi qu'aux procédures de mise en œuvre de la maintenance avec la FAA des États-Unis.
- Exploration de possibles nouveaux accords techniques concernant la certification auprès de l'Autorité de l'aviation civile de Singapour.
- Collaboration avec l'Autorité pour la Sécurité de l'aviation civile de l'Australie, l'Autorité de l'aviation civile de la Nouvelle-Zélande et le ministère de l'Aviation civile de l'Inde.

Coopération internationale et harmonisation

Collaboration avec des partenaires internationaux sur des préoccupations communes en matière de transport

Transport aérien

TC a continué d'appuyer l'adhésion du Canada au *National Aviation Authority Network*, un groupe international axé sur la coopération sur des enjeux communs dans le domaine de l'aérospatiale. La participation de TC en 2021-2022 comprend sa collaboration avec

des homologues internationaux du Royaume-Uni, de la Nouvelle-Zélande, de l'Australie et des États-Unis en vue de la 41^e Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à l'automne 2022.

En 2021-2022, TC a continué de collaborer avec la communauté internationale pour discuter des défis liés aux incursions de drones et examiner les pratiques exemplaires visant à prévenir les incidents de sécurité liés aux drones et à y réagir. De plus, TC a continué de collaborer avec ses partenaires et ses homologues pour obtenir l'appui de l'OACI pour ce qui est des façons d'améliorer les protocoles d'enquête sur la sécurité des accidents aériens, y compris la façon de mieux gérer les situations de conflit d'intérêts.

Transport maritime

TC a participé à des téléconférences bimensuelles virtuelles sur les ententes stratégiques conclues avec des partenaires internationaux de la sûreté maritime, notamment le Groupe des cinq, une alliance du renseignement composée du Canada, du Royaume-Uni, de la Nouvelle-Zélande, de l'Australie et des États-Unis. Le Ministère a accueilli trois groupes de travail sur le Protocole d'intervention en cas d'événement maritime et a participé à sept téléconférences avec des partenaires de la sécurité maritime pour faire progresser les préparatifs en vue de l'exercice sur table du Protocole d'intervention en cas d'événement maritime/*Maritime Operational Threat Response 2022* pour soutenir la planification de l'intervention en cas de menace. De plus, TC, aidé par des consultations continues auprès des intervenants, a continué de faire progresser la modernisation du *Règlement sur le personnel maritime*^{xlvi} du Canada afin de l'harmoniser avec les conventions internationales, de donner suite aux recommandations du Bureau de la sécurité des transports (BST) du Canada et de s'assurer qu'il est conforme aux pratiques normalisées de l'industrie maritime.

Transport automobile

Le Ministère a continué de travailler avec des partenaires internationaux pour faciliter l'élaboration de directives internationales et l'élaboration de règlements à long terme pour la sécurité des véhicules connectés et automatisés (VCA). Il a notamment collaboré avec le département des Transports des États-Unis et la *National Highway Traffic Safety Administration*, le Forum mondial pour la sécurité routière, le Forum mondial pour l'harmonisation des règlements concernant les véhicules et de nombreux sous-groupes de travail, tels que le groupe de travail informel sur les méthodes de validation pour la conduite automatisée (coprésidé par le Canada). La collaboration était axée sur la promotion d'exigences de sécurité harmonisées à l'échelle mondiale pour les VCA.

Analyse comparative entre les sexes plus

TC applique systématiquement un *cadre rigoureux d'analyse comparative entre les sexes (ACS) Plus*^{xlvii} pour examiner les plans et les propositions de politiques, de programmes, de projets, de lois et de règlements, en vue de cerner et de faire progresser les obstacles systémiques et d'améliorer les possibilités équitables pour divers groupes de la population en fonction du sexe, du genre et d'autres facteurs identitaires qui se recoupent.

En 2021-2022, l'accent a été mis sur la représentation des sexes dans les processus portant sur l'avancement des politiques, des essais et des règlements relatifs aux drones, ainsi que sur la mobilisation et la sensibilisation des collectivités autochtones auprès d'autres populations diversifiées, en particulier dans le secteur maritime.

Lorsque TC a lancé le [Comité consultatif canadien sur les drones \(CCCD\)](#),^{xlviii} le Ministère voulait assurer la diversité des membres du comité, en tenant compte de facteurs comme le sexe, l'emplacement géographique et régional, la diversité linguistique et la participation des collectivités traditionnellement sous-représentées (p. ex. peuples autochtones). Par exemple, 30 % des membres du comité sont des femmes, même si la représentation des femmes dans l'industrie n'est actuellement que d'environ 5 %. Le Ministère a également continué de travailler avec le CNRC à des projets de recherche et de développement liés aux SATP, y compris des tests de gravité des répercussions sur les personnes de tailles et de sexes différents, afin d'élaborer des outils d'évaluation des risques inclusifs et fondés sur des données. De plus, TC a mené un projet d'acceptation sociale avec l'Université McGill afin d'évaluer les différences de perception des drones, la participation en tant qu'opérateurs et les avantages potentiels pour un large éventail de groupes démographiques.

TC a également veillé à ce que ses campagnes et initiatives d'éducation sur la sécurité aérienne soient évaluées de manière à cerner les inégalités potentielles vécues par divers groupes, les résultats ayant servi à orienter des approches et des documents de communication plus inclusifs.

TC a continué de veiller à ce qu'une évaluation environnementale stratégique et une analyse comparative entre les sexes soient systématiquement effectuées pour chaque projet de règlement présenté. Ces analyses aident à évaluer les répercussions sociales et économiques de la réglementation de la sécurité aérienne sur divers groupes de Canadiens, et à cerner et à éliminer les obstacles potentiels auxquels ces groupes font face. Le Ministère a également continué de promouvoir la sensibilisation à l'importance d'utiliser des termes non sexistes dans les cadres de réglementation, et les projets de règlement sont maintenant évalués en profondeur pour assurer l'utilisation d'un langage inclusif.

La Direction de la médecine aéronautique civile (MAC) de TC a cessé de demander le « genre » dans les évaluations médicales, afin d'éviter toute confusion entre l'identité de genre et le sexe biologique. (La MAC demande maintenant le « sexe » plutôt que le « genre » dans les rapports d'examen médical.) Elle a également cessé d'utiliser des salutations sexospécifiques et a mis en œuvre des pronoms non genrés (iel/aël) pour correspondre avec des personnes non conformes aux genres. La Direction générale a également ajouté un champ particulier aux rapports d'examen médical pour les « problèmes menstruels ».

De plus, TC a procédé à l'élaboration d'un cadre de mobilisation des Autochtones pour les initiatives liées au transport des marchandises dangereuses, en mettant l'accent sur l'exploitation et la sécurité ferroviaires.

Le Ministère a créé le [Programme de formation dans le domaine maritime \(PFM\)^{xlix}](#) pour aider les groupes sous-représentés, notamment les femmes, les Autochtones et les habitants du Nord, à accéder à la formation maritime offerte. En 2021-2022, un total de 189 étudiants ont obtenu leur diplôme des trois écoles, soit 37 du *Nunavut Fisheries and Marine Training Consortium*, 77 du Collège communautaire de la Nouvelle-Écosse et 75 de l'Institut de technologie de la Colombie-Britannique, ce qui porte le total à ce jour à 750 diplômés, un total à ce jour de 650 diplômés, dont bon nombre d'entre eux ont été embauchés dans l'industrie maritime.

Le Ministère a continué d'appliquer l'ACS Plus lors de l'élaboration et de la mise à jour de la formation donnée aux inspecteurs dans tous les modes de transport. L'objectif est de veiller à ce que tous les documents de formation soient exempts de préjugés, par exemple en adoptant des noms et des pronoms non sexistes, comme « iel » au lieu de « il », ou en utilisant les deux sexes au besoin, comme « inspecteur/inspectrice ».

En 2021-2022, TC a normalisé et élaboré 11 analyses génériques des risques liés à la tâche (ART) pertinentes à la prestation de la surveillance afin d'appuyer une approche commune et sécuritaire pour l'exécution des tâches d'inspection et d'enquête. Il a également appliqué une optique d'ACS Plus à toutes les ART pour veiller à ce que la détermination et l'évaluation des dangers soient exhaustives, particulièrement en ce qui a trait au risque de violence et de harcèlement que peuvent vivre les employés ayant des identités différentes. De plus, TC a finalisé les spécifications sur les vêtements pour les combinaisons et les manteaux d'hiver « 3 en 1 » afin de répondre aux besoins d'un effectif de surveillance diversifié.

Enfin, TC a effectué une analyse de l'ACS Plus dans le cadre de la planification et de l'exécution de projets de modernisation numérique et d'initiatives de modernisation des frais pour veiller à ce que l'égalité, la diversité et l'inclusivité soient intégrées aux processus décisionnels.

Programme de développement durable à l'horizon 2030

Lorsque cela est pertinent, TC intègre à ses politiques, à ses programmes et à ses projets des mécanismes rentables pour soutenir l'engagement du Canada à l'égard du Programme de développement durable à l'horizon 2030 de l'Organisation des Nations Unies et des [objectifs de développement durable \(ODD\)^l](#), et l'[avancement du Plan fédéral de mise en œuvre du Programme à l'horizon 2030^{li}](#).

En 2021-2022, TC a continué d'accorder une attention particulière aux mesures visant le transport des marchandises dangereuses et la prévention des déversements qui nuisent à la santé humaine et à l'environnement.

Les mesures prises par TC pour prévenir et atténuer les déversements, les rejets et les incidents liés aux marchandises dangereuses continuent d'appuyer directement la réalisation de l'[ODD 3 – Bonne santé et bien-être^{lii}](#), cible 3.9 : *Réduire considérablement le nombre de décès et de maladies liées aux produits chimiques dangereux et à la*

pollution et la contamination de l'air, de l'eau et du sol d'ici 2030. Voici certaines des mesures prises TC en ce qui a trait au transport de marchandises dangereuses :

- Mener des activités de formation et de sensibilisation pour s'assurer que les membres de l'industrie connaissent leurs responsabilités légales et réglementaires.
- Harmoniser les règlements canadiens avec les codes internationaux.
- Maintenir un régime de surveillance efficace pour vérifier le respect des règlements et à en assurer l'application, s'il y a lieu.
- Exiger l'élaboration de plans d'intervention d'urgence pour s'assurer que l'industrie sait quoi faire en cas de rejet (contrôlé ou non) de certaines marchandises dangereuses à haut risque pendant leur transport.
- Envoyer des spécialistes en mesures correctives sur les lieux des incidents impliquant des marchandises dangereuses pour assurer la sécurité publique, en surveillant les mesures correctives prises pour atténuer les répercussions des incidents.

Grâce au soutien de TC, le Canada a coparrainé à l'automne 2021 la présentation de l'Organisation maritime internationale (OMI) pour une « Journée internationale des femmes du secteur maritime » et s'est engagé à soutenir les efforts continus dans le cadre du programme [Les femmes dans le secteur maritime](#)^{liii} (la journée du 18 mai a été désignée pour célébrer chaque année les femmes dans l'industrie maritime et pour promouvoir leur recrutement, leur maintien en poste et leur maintien en emploi.) Ces efforts s'inscrivent dans le cadre du travail continu du Ministère pour faire avancer le Programme 2030 des Nations Unies pour l'[ODD 5 : Autonomiser les femmes et les filles, et réaliser l'égalité des sexes](#)^{liv}.

Expérimentation

À titre de ministère chargé de la réglementation et de l'exploitation, TC a surtout mis l'accent sur la prise de décisions fondées sur des preuves pour l'avancement et l'amélioration continue des politiques, des programmes, des projets et des règlements en matière de transport, et il maintient son engagement continu à l'égard des essais, de la validation et du perfectionnement de nouvelles approches novatrices au moyen de méthodes d'évaluation rigoureuses.

En 2021-2022, TC a entrepris un certain nombre d'initiatives de recherche, de mise à l'essai et de validation de principe portant sur les innovations dans l'exploitation des drones, l'identité des voyageurs internationaux, la sûreté du fret aérien et un éventail de risques liés au transport et de problèmes de sécurité.

TC a continué de travailler à la phase 1 des essais de services de gestion de la circulation des SATP (GCS) afin de valider les technologies de service de GCS pour les opérations hors visibilité directe en milieu rural, d'éclairer l'élaboration des exigences de rendement et d'attirer des investissements de l'industrie pour établir le service de GCS au Canada. Les participants aux essais ont testé des solutions de localisation de drones ainsi que des liens de commandement et de contrôle au moyen de réseaux cellulaires terrestres et

satellites. Ces essais fournissent des données de base sur la couverture, la latence et la fiabilité du réseau pour les plateformes de GCS. Les données ont également soutenu l'élaboration des besoins d'infrastructure de TI et des concepts initiaux d'architecture de système. De plus, les participants aux essais et leurs partenaires ont fait des investissements importants qui auront des avantages durables pour l'élaboration d'une solution de GCS au Canada.

TC a favorisé la réalisation de projets pilotes des transporteurs aériens intérieurs qui visaient à utiliser la biométrie pour vérifier l'identité des voyageurs, offrant ainsi des processus plus efficaces, avec moins de points de contact physiques tout au long du déplacement d'un voyageur aérien. Les constatations servent à éclairer davantage l'évaluation de TC de l'incidence de la biométrie sur la conformité à la réglementation en matière de sûreté aérienne et sur la vitesse de traitement des passagers, conformément aux objectifs du projet pilote d'identité numérique des voyageurs connus.

En 2021-2022, un portail d'essai permettant aux transporteurs aériens de soumettre leurs données numériques sur le fret aérien à des fins d'analyse a été élaboré pour l'initiative de ciblage du fret aérien préalable au chargement (CFAPC) et d'intelligence artificielle (IA). Cette version du programme, qui s'éloigne des méthodes manuelles moins efficaces, permet aux cibleurs de tester des données réelles de l'industrie et de rédiger des rapports d'analyse avancée aux fins d'analyse des risques. Un cadre de cote de risque pour le fret entrant a également été élaboré et est actuellement appliqué, ce qui permet aux cibleurs de recevoir des renseignements sur les risques en temps quasi réel et de prendre des décisions fondées sur les risques. En tant que fondement de l'IA, un logiciel d'analyse des données (Microsoft Power BI) a été ajouté à l'initiative CFAPC+IA afin de simplifier l'analyse des données sur le fret et d'aider la haute direction à prendre des décisions concernant les risques pour la sûreté aérienne.

En 2021-2022, TC s'est concentré sur des approches novatrices en matière de réglementation et de suivi des marchandises dangereuses, ainsi que sur l'application de technologies efficaces pour la surveillance de la sécurité des infrastructures, y compris l'expérimentation de l'utilisation de drones pour les inspections à distance et les inspections dangereuses. TC a continué d'utiliser des approches novatrices pour mettre à l'essai des technologies et des processus novateurs qui éclaireront la réglementation ainsi que des mesures non réglementaires visant à assurer la sécurité du réseau de transport du Canada. Voici quelques-unes des initiatives :

- Le programme de TMD de TC a établi un partenariat avec la *Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration* sur le bac à sable réglementaire afin d'harmoniser la réglementation et de faciliter la mise en œuvre en Amérique du Nord des documents d'expédition électroniques pour les marchandises dangereuses.
- Le Canadien National (CN) et la *Burlington Northern Santa Fe (BNSF) Railway* utilisent actuellement des documents d'expédition numériques dans leurs activités quotidiennes, au moyen de certificats d'équivalence délivrés par TMD.

- Le Programme de TMD du Ministère s’est également associé aux États-Unis pour élaborer et harmoniser des règlements pour les aéronefs télépilotés qui transportent des marchandises dangereuses.

En 2021-2022, TC a continué d’expérimenter l’utilisation de la réalité virtuelle, de la réalité augmentée et de la réalité mixte pour former les inspecteurs. Ces technologies sont conçues pour rendre la formation partout au Canada plus accessible, plus équitable et plus efficace pour les inspecteurs de TC dans toutes les régions, ce qui réduit les coûts et les répercussions sur l’environnement et permet d’entreprendre la formation dans des situations potentiellement dangereuses, comme les torrents d’eau et les zones de marée. En 2021-2022, l’accent a été mis sur la sécurité de l’aviation civile et maritime.

Résultats obtenus

Résultats obtenus – Résultat 1 : Un réseau de transport sécuritaire

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d’atteinte de la cible	Résultats réels en 2019-2020	Résultats réels en 2020-2021	Résultats réels en 2021-2022
1a) Un réseau de transport sécuritaire	Taux d’accidents aériens sur 10 ans ¹ (moyenne par année et par 100 000 déplacements des aéronefs)	Pas plus de 3,2 par 100 000 déplacements	31 mars 2022	3,2 par 100 000 déplacements	3,1 par 100 000 déplacements	3,1 par 100 000 déplacements
1b) Un réseau de transport sécuritaire	Taux d’accidents aériens mortels sur dix ans (moyenne par année et par 100 000 déplacements des aéronefs)	Pas plus de 0,65 par 100 000 déplacements	31 mars 2022	0,6 par 100 000 déplacements	0,6 par 100 000 déplacements	0,5 par 100 000 déplacements
1c) Un réseau de transport sécuritaire	Taux d’accidents maritimes sur dix ans (moyenne par année et par	Pas plus de 10 par 1 000 bâtiments commerciaux	31 mars 2022	7,0 par 1 000 bâtiments commerciaux	6,8 par 1 000 bâtiments commerciaux	6,8 par 1 000 bâtiments commerciaux ³

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

³ L’indicateur 1c est calculé à partir des accidents signalés par le BST et du nombre de bâtiments dans les eaux canadiennes en 2021-2022, tel que calculé par TC.

	1 000 bâtiments commerciaux) ²					
1d) Un réseau de transport sécuritaire	Taux d'accidents maritimes mortels (moyenne par année et par 1 000 bâtiments commerciaux)	Au maximum 0,5 pour 1 000 bâtiments commerciaux	31 mars 2022	0,4 pour 1 000 bâtiments commerciaux	0,4 pour 1 000 bâtiments commerciaux	0,4 pour 1 000 bâtiments commerciaux ⁴
1e) Un réseau de transport sécuritaire	Taux d'accidents ferroviaires sur dix ans (moyenne par année et par million de milles)	Pas plus de 12,24 (ce qui représente une diminution estimée à 5 % du taux de l'année en cours par rapport à la moyenne des cinq années précédentes) ⁵	31 mars 2022	Diminution de 5,2 %	Diminution de 7,9 %	Augmentation de 7,2 % ⁶
1f) Un réseau de transport sécuritaire	Taux d'accidents ferroviaires mortels sur dix ans (moyenne par année et par million de milles)	Pas plus de 0,72 (ce qui correspond à une diminution estimée à 5 % du taux pour l'année en cours par rapport à la moyenne des cinq années précédentes) ⁷	31 mars 2022	Réduction de 7 %	Réduction de 3,9 %	Réduction de 13,7 %

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.

⁴ L'indicateur 1d est calculé à partir des décès signalés par le BST et du nombre de bâtiments dans les eaux canadiennes en 2021-2022 tel que calculé par TC.

⁵ Dans le cas de l'indicateur 1e, 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 visé un taux de réduction annuel de 5 %.

⁶ Augmentation due en grande partie à un nombre élevé de signalements d'incendies (186 en 2021-2022 contre 89 en 2020-2021).

⁷ Dans le cas de l'indicateur 1f, la diminution des taux 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 visé un taux de réduction annuel de 5 %.

1g) Un réseau de transport sécuritaire	Taux d'accidents de la route à signaler au Canada (par milliard de kilomètres parcourus)	Pas plus de 1 563,45 (ce qui correspond à une réduction estimée de 1 % du taux pour l'année en cours par rapport à la moyenne des cinq années précédentes)	31 mars 2022	Diminution de 4,4 % en 2018 par rapport à la moyenne quinquennale (2013-2017)	Diminution de 5,7 % en 2019 par rapport à la moyenne quinquennale (2014-2018)	Diminution de 31,7 % en 2020 par rapport à la moyenne quinquennale (2015-2019)
1 h) Un réseau de transport sécuritaire	Taux de blessures graves dans les accidents de la route à signaler au Canada (par milliard de kilomètres parcourus)	Pas plus de 27,84 (ce qui correspond à une réduction estimée de 1 % du taux pour l'année en cours par rapport à la moyenne des cinq années précédentes)	31 mars 2023	Diminution de 15,9 % en 2018 par rapport à la moyenne quinquennale (2013-2017)	Diminution de 18,9 % en 2019 par rapport à la moyenne quinquennale (2014-2018)	Diminution de 26,4 % en 2020 par rapport à la moyenne quinquennale (2015-2019)
1i) Un réseau de transport sécuritaire	Taux de décès dans les accidents de la route à signaler au Canada (par milliard de kilomètres parcourus)	Pas plus de 5,08 (ce qui représente une réduction estimée de 1 % du taux pour l'année en cours par rapport à la moyenne des cinq années précédentes)	31 mars 2022	Diminution de 3,9 % en 2018 par rapport à la moyenne quinquennale (2013-2017)	Diminution de 12,5 % en 2019 par rapport à la moyenne quinquennale (2014-2018)	Diminution de 12,6 % en 2020 par rapport à la moyenne quinquennale (2015-2019)

Résultats atteints – Résultat 2 : Un réseau de transport sûr

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021	Résultats réels 2021-2022
2a) Un réseau de transport sûr	Délai de révocation des habilitations de sécurité en matière de transport	Il est prévu que ce résultat fasse l'objet d'un rapport dans un an. Les mesures de référence et la cible seront alors établies pour l'analyse des tendances futures	31 mars 2022	S. O. – Nouvel indicateur	S. O. – Nouvel indicateur	Comme il ne s'est pas encore écoulé une année complète de production, les rapports relatifs à ce résultat seront établis au prochain exercice financier
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 d'HST reçues	Entre 40 000 et 50 000	31 mars 2022	S. O. – Nouvel indicateur	S. O. – Nouvel indicateur	43 637
2c) Un réseau de transport sûr	Taux de conformité des exploitants aériens aux règlements de TC en matière de sûreté	Au moins 90 %	31 mars 2022	93,03 %	90 %	77 %

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

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021	Résultats réels 2021-2022
3a) Un régime de sécurité et de sûreté moderne qui favorise la croissance économique	Pourcentage des règlements de sécurité de TC qui sont conformes aux normes internationales de transport (aérien)	100 %	31 mars 2022	95,1 %	95,1 %	95,1 %

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021	Résultats réels 2021-2022
3b) Un régime de sécurité et de sûreté moderne qui favorise la croissance économique	Pourcentage des règlements de sécurité de TC qui sont conformes aux normes internationales de transport (aérien)	Au moins 90 %	31 mars 2022	100 %	100 %	100 %
3c) Un régime de sécurité et de sûreté moderne qui favorise la croissance économique	Pourcentage des demandes d'autorisation de sécurité ou de sûreté des clients qui respectent les normes de service (aériennes) de TC	Au moins 83 %	31 mars 2022	89 %	80,45 %	86,8 %
3d) Un régime de sécurité et de sûreté moderne qui favorise la croissance économique	Pourcentage des demandes d'autorisation de sécurité ou de sûreté des clients qui répondent aux normes de service (maritimes) de TC	Au moins 80 %	31 mars 2022	99,88 %	99,87 %	99,51 %

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2021-2022	Dépenses prévues pour 2021-2022	Autorisations totales pouvant être utilisées en 2021-2022	Dépenses réelles (autorisations utilisées) pour 2021-2022	Différence en 2021-2022 (Dépenses réelles moins dépenses prévues)
444 748 926 \$	444 748 926 \$	513 774 558 \$	454 625 657 \$	9 876 731 \$

Ressources humaines (équivalents temps plein)

Nombre d'équivalents temps plein prévus pour 2021-2022	Nombre d'équivalents temps plein réels en 2021-2022	Différence (ETP réels moins ETP prévus) en 2021-2022
3 451	3 392	(59)

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

Responsabilité essentielle 2 : Un réseau de transport écologique et innovateur

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 et confirmer un engagement envers l'innovation dans le secteur des transports.

Priorités pangouvernementales

Appuyer le Plan de protection des océans du Canada



En 2021-22, TC a continué de diriger les efforts relatifs au [Plan de protection des océans \(PPO\)^{lvi}](#) du gouvernement dans le cadre d'une approche pangouvernementale. Ces efforts comprenaient : des améliorations permanentes se rapportant à la prévention et au temps d'intervention lors d'incidents de pollution maritime; une plus grande présence sur les eaux et capacité d'intervention; une habilitation rapide de l'intervention scientifique en cas de déversement; et l'élargissement du rôle de la Garde côtière auxiliaire canadienne. Le Ministère a aussi travaillé afin de protéger et de restaurer les écosystèmes côtiers et marins vulnérables au transport maritime, y compris protéger les populations de baleines et restaurer les écosystèmes côtiers. De 2017 à la fin de 2021-2022, TC a tenu près de 2 300 séances de mobilisation auprès du public et des intervenants, dont plus de

1 800 séances auprès des groupes autochtones, afin de promouvoir la modernisation de la sécurité maritime et la protection environnementale au Canada.

TC a aussi continué d'aider à réduire la pollution causée par les bâtiments et à appuyer l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures au moyen de son [Programme national de surveillance aérienne](#) (PNSA)^{lvii} modernisé, dans le cadre duquel l'aéronef de TC a effectué 564 heures de vol de surveillance afin de prévenir les déversements d'hydrocarbures et de protéger les mammifères marins. Pour le PNSA, un quatrième aéronef typique assurant des services de navette est en train d'être converti en un aéronef de patrouille maritime dont la mise en service opérationnelle initiale est prévue d'ici le printemps de 2023. S'ajoutent à cela les plans de TC pour la livraison du premier drone de grande envergure du Canada à l'appui du PNSA dans l'Arctique d'ici le printemps/l'été 2023. De façon plus générale, le Ministère a investi dans la recherche scientifique et la technologie afin de mieux prévenir les déversements d'hydrocarbures provenant des navires et d'intervenir lorsqu'ils se produisent, tout en accroissant la compréhension de la façon de protéger les écosystèmes côtiers.

En juin et juillet 2021, le gouvernement a lancé des consultations virtuelles afin de faire participer les peuples autochtones et les autres intervenants maritimes à façonner la prochaine phase du PPO. À la lumière de ces consultations, un [rapport « Ce que nous avons entendu »](#)^{lviii} a été publié en février 2022. Ce rapport résumait toutes les priorités nationales et régionales des partenaires autochtones et des intervenants du Canada.

Parmi les nombreuses mesures du gouvernement s'inscrivant dans le cadre du PPO de 1,5 milliard de dollars ([Rapport aux Canadiens](#)^{lix}), TC a appuyé la signature d'un protocole d'entente entre le Canada et la Première Nation Heiltsuk, qui engage les deux parties à travailler ensemble à la mise en valeur du rôle de la Première Nation dans l'intervention maritime environnementale sur le territoire Heiltsuk. Des progrès ont également été réalisés pour l'amélioration des systèmes de prédiction des courants, des marées et du niveau de la mer pour six ports canadiens prioritaires sur les côtes pacifiques et atlantiques et le fleuve Saint-Laurent, afin de pouvoir fournir une meilleure estimation des déversements de la dérive aux intervenants d'urgence en cas de déversement.

Respecter les engagements mondiaux en matière de changement climatique et de réduction du plastique

TC a maintenu sa collaboration avec des intervenants et des partenaires fédéraux pour l'élaboration et la mise en œuvre d'initiatives pour le [Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques](#)^{lx}. Ce Cadre présente le plan climatique renforcé du Canada visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) et les polluants atmosphériques provenant du transport et à promouvoir une économie verte grâce à des technologies de transport propres. Le Ministère a également pris part à des tribunes internationales, telles que l'OMI et l'OACI, pour fixer des objectifs et des mesures qui réduiraient les conséquences du transport international sur l'environnement.

Dans la dernière année de l'initiative de l'[Évaluation des risques liés aux ressources de transport \(ERAT\)](#)^{lx}, TC a continué de renforcer ses connaissances et ses outils pour aider le secteur des transports à s'adapter aux changements climatiques et à intégrer la résilience dans ses infrastructures et ses opérations. Il s'agissait d'un financement pour l'évaluation des risques climatiques et les recherches sur l'adaptation des biens appartenant à l'État fédéral et exploités par lui, comme les aéroports, les ports, les ponts et les routes.

En vue de faciliter le choix des consommateurs et des entreprises d'opter pour des véhicules à zéro émission et de contribuer à la réduction des émissions du réseau routier, TC a poursuivi sa collaboration avec ses partenaires afin d'offrir le programme d'Incentifs pour l'achat de [véhicules zéro émission \(iVZE\)](#)^{lxii} aux véhicules de passagers. En date du 31 mars 2022, plus de 141 000 véhicules avaient fait



l'objet de mesures incitatives d'un montant de 611 millions de dollars investi dans le programme. TC a aussi travaillé avec ses partenaires pour lancer un groupe de travail sur l'hydrogène pour le secteur maritime et portuaire dans le cadre de la [Stratégie canadienne pour l'hydrogène](#)^{lxiii}. Le Ministère a également lancé un processus en vue de l'élaboration d'un nouveau plan d'action qui viendrait réduire les émissions de GES dans le secteur aérien (en vue d'atteindre la carboneutralité d'ici 2050) soutenu par des mesures à court terme pour que le secteur prenne la voie de la décarbonisation.

Le Ministère a continué de soutenir le travail à l'échelle nationale et internationale, tout en maintenant sa collaboration avec l'OMI, afin d'éviter et de réduire les déchets de plastique marins provenant des activités des navires. TC a financé le défi [Solutions innovatrices Canada](#)^{lxiv} sur les moyens innovateurs de recycler le plastique renforcé de fibres de verre et a lancé un nouveau défi pour filtrer les microplastiques des eaux grises des navires.

Renforcer la mobilisation des Autochtones et la réconciliation avec les peuples autochtones

En 2021-2022, TC a exploré de nouvelles possibilités d'ententes de gestion conjointe et de partenariat avec les Autochtones afin d'apprendre d'eux et de les faire participer de façon significative au développement et à la gestion du réseau de transport du Canada de manière à protéger l'environnement, à respecter la culture et les intérêts des Autochtones et à intégrer le savoir autochtone dans la prise de décisions. Afin de mieux remplir ses obligations juridiques et de faire évoluer la réconciliation avec les peuples autochtones, TC a soutenu la participation active des collectivités et des organisations autochtones

grâce à des programmes ministériels de financement sous forme de subventions et de contributions.

Voici les principales initiatives lancées ou menées en 2021-2022 :

- Le **Programme de financement pour la participation autochtone**^{lxv}, qui soutient la capacité des collectivités et des organisations autochtones à participer aux processus en application de la *Loi sur les eaux navigables canadiennes (LENC)*^{lxvi} et de la *Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux (LEBAD)*^{lxvii}, y compris un volet « projets » pour appuyer les processus de consultation liés aux deux lois, un volet « politiques » pour favoriser la participation à l'élaboration des politiques de mise en œuvre des deux lois, et un volet « capacité » pour financer les initiatives dirigées par des collectivités et des organisations autochtones qui soutiennent la capacité à long terme de prendre part aux processus et activités connexes.
- Le **Programme de financement de la participation communautaire**^{lxviii}, qui a pour but d'aider les collectivités et les organisations locales et autochtones admissibles à prendre part au développement et à l'amélioration du réseau de transport maritime et ferroviaire du Canada, grâce notamment à ce qui suit : la mise en commun des connaissances pour adapter les réseaux de transport maritime et ferroviaire aux conditions locales et à l'environnement; la participation à l'élaboration et à la mise en œuvre des stratégies et des politiques fédérales en matière de sécurité du transport maritime et ferroviaire pouvant influencer sur leurs activités quotidiennes et les collectivités.
- Le programme comporte deux composantes :
 - La **Composante Système de transport maritime**^{lxix}, qui aide les groupes autochtones et les collectivités locales admissibles à prendre part au développement et à l'amélioration du réseau de transport maritime du Canada;
 - La **Composante de la Sécurité ferroviaire**^{lxx}, qui aide les collectivités et les organisations locales et autochtones admissibles à prendre part à l'élaboration et à l'amélioration du réseau de transport ferroviaire du Canada.

TC a également établi des accords de contribution avec trois organisations autochtones nationales, soit l'Assemblée des Premières Nations (APN), l'Inuit Tapiriit Kanatami (ITK) et l'Association des femmes autochtones du Canada (AFAC), afin d'établir des relations permanentes axées sur des programmes relevant du mandat de TC. Ces accords de contribution à long terme ont été conclus pour trois ans (de 2020-2021 à 2022-2023) et fournissent à chaque organisation 100 000 \$ par an.

- L'APN a fourni des connaissances et des conseils précieux sur les initiatives du Plan de protection des océans, l'élaboration du **Cadre stratégique sur le savoir autochtone**^{lxxi} interministériel, et la mobilisation de TC auprès des Premières Nations. TC cherche à repousser les limites de son travail avec l'APN au-delà de

- la sphère maritime. Par ailleurs, la Direction de la sécurité ferroviaire du Ministère élabore actuellement un cadre de mobilisation avec l'organisation.
- TC et l'ITK ont établi un dialogue régulier avec les quatre organisations inuites de revendication territoriale, c'est-à-dire trois ou quatre appels par an, pour discuter de sujets d'intérêt mutuel axés sur la sphère marine. Citons notamment la LENC et le PPO.
 - Au début de 2022, l'AFAC a transmis à TC des rapports sur l'analyse comparative entre les sexes, pertinente sur le plan culturel, du Cadre stratégique sur le savoir autochtone et de la LENC, concernant la relation unique des femmes autochtones avec l'eau et leurs connaissances à ce sujet (une question particulièrement pertinente pour le Programme de protection de la navigation).

Pour ce qui est d'autres initiatives clés en 2021-2022, TC a établi des partenariats avec les collectivités autochtones pour des projets comme la mise en œuvre d'initiatives de sécurité maritime dans le cadre des [mesures d'adaptation pour le projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain](#)^{lxxii}. Le Ministère a également amorcé des discussions exploratoires concernant une étude de navigation gérée de concert avec une Première Nation d'Ontario qui contribuerait à l'élaboration d'un cadre de gestion conjointe pour la mise en œuvre de la LENC. Afin d'orienter les partenariats avec les peuples autochtones de façon continue, TC a poursuivi son travail avec d'autres ministères fédéraux. Ce travail vise à élaborer un cadre stratégique sur le savoir autochtone pour soutenir l'intégration respectueuse du savoir autochtone dans la prise de décision concernant les examens de projets et les décisions réglementaires, et orientera la mise en œuvre des dispositions relatives au savoir autochtone de la LENC.

L'intégration des connaissances autochtones dans la prise de décision en matière de transport

Le gouvernement du Canada est déterminé de participer avec les peuples autochtones de façon active et significative dans tous les aspects pertinents de l'élaboration des politiques et de la prise de décision. Entre autres, il intégrera de manière proactive le savoir autochtone aux faits scientifiques afin de garantir un examen solide et équilibré des questions, des options et des répercussions.

TC a élaboré, de concert avec d'autres ministères et organismes fédéraux et des partenaires autochtones, un cadre stratégique sur le savoir autochtone. Il sera ainsi possible d'établir la base de référence en vue de l'élaboration et de l'application de lignes directrices relatives au savoir autochtone. Les lignes directrices et les outils connexes issus du cadre guideront l'utilisation que feront TC et les autres partenaires du savoir autochtone et comment ils en tiendront compte dans les projets et les initiatives. Ce cadre comprendra des mécanismes visant à protéger le savoir confidentiel.

Le but est de rédiger des lignes directrices provisoires en 2023 et de la mettre au point en 2024 après une plus grande mobilisation des partenaires autochtones. Une fois que les lignes directrices seront mises en œuvre, les peuples autochtones comprendront mieux comment leurs connaissances partagées sont intégrées dans les processus et les décisions de TC et d'autres gouvernements. Une intégration appropriée et respectueuse du savoir autochtone dans le travail de TC contribuera à renforcer les relations avec les peuples autochtones, tout en appuyant une analyse mieux informée des questions et des options dans la prise de décision.

Politiques et stratégies en matière de protection de l'environnement

Renforcer les mesures réglementaires pour protéger les environnements marins

En 2021-2022, TC a commencé à travailler sur les propositions de modifications législatives à apporter à la *LEBAD*. Ces modifications comprendront la création d'un fonds d'assainissement financé par les armateurs afin de soutenir l'assainissement et le retrait des épaves et des navires prioritaires abandonnés ou dangereux, ainsi que des mesures préventives visant à réduire le nombre de navires en mauvais état.

Le Ministère a également entamé un premier examen du *Règlement sur les câbles de traîle*^{lxxiii}, du *Règlement sur les ponts des eaux navigables*^{lxxiv} et du *Règlement sur les ouvrages construits dans les eaux navigables*^{lxxv} afin d'évaluer la désuétude des règlements et de leurs dispositions. (Par exemple, certaines exigences ne correspondent peut-être plus aux normes et aux pratiques exemplaires de l'industrie.) L'examen a

permis de réduire le fardeau réglementaire et administratif, de donner plus de souplesse à l'industrie pour qu'elle puisse utiliser les nouvelles technologies et approches liées à la gestion des obstacles à la navigation, et de faire en sorte, dans le cadre du programme, que les questions de conformité en suspens soient mieux traitées et que l'examen au cas par cas soit facilité. De plus, l'examen a fait progresser une proposition réglementaire visant à fixer des frais pour les services que fournit le Ministère, dans le contexte d'une initiative ministérielle élargie de modernisation des droits, et a renforcé la compétence administrative du programme quant au traitement des demandes d'exemption du gouverneur en conseil. (Par exemple, le fait de jeter des matériaux comme de la sciure de bois, des bordures, des pierres ou du gravier dans des eaux navigables ou un plan d'eau qui se rattache à une voie navigable ou la tenue d'activités abaissant le niveau d'eau d'une voie navigable de manière à empêcher la navigation.)

Au cours des dernières années, TC a modernisé le cadre législatif pour la prestation de services de pilotage afin de soutenir des services de pilotage sûrs et efficaces dans l'avenir. Les dispositions modifiées de la *Loi sur le pilotage*^{lxxvi} sont désormais mises en œuvre, et la migration vers le nouveau système est terminée. Le Ministère travaille toujours avec les administrations de pilotage et les utilisateurs du réseau pour mettre en vigueur de nouveaux règlements qui intégreront mieux le pilotage dans le réseau de navigation.

Prendre des moyens en ce qui concerne les épaves, les navires abandonnés et les navires dangereux

En 2021-2022, TC a pris les grands moyens pour gérer les épaves, les navires abandonnés et les navires dangereux, soit en mettant en œuvre et en appliquant la LEBAD. Il a également amélioré la qualité des renseignements relatifs aux armateurs et a lancé des consultations publiques sur une proposition de redevances réglementaires à percevoir auprès des armateurs. Celles-ci serviraient à financer l'assainissement des navires problématiques qui se trouvent dans les eaux canadiennes. Au cours de l'année, TC a traité 52 navires dans le cadre de son *Programme de bateaux abandonnés*^{lxxvii}, en plus de prendre des mesures de conformité et d'application de la loi pour nettoyer 157 autres navires, conformément aux pouvoirs que lui confère la LEBAD. Au total, d'avril 2017 à mars 2022, TC a traité le dossier de 592 navires problématiques.

Investissement dans la formation sur l'environnement

Vu son engagement de renforcer les connaissances et les compétences en matière de gestion environnementale dans le secteur maritime, le PFM du Ministère a continué de financer les projets de formation destinés aux groupes sous-représentés (p. ex. les peuples autochtones, les Inuit, les habitants du Nord et les femmes). Cette formation était offerte par l'Institut de technologie de la Colombie-Britannique (BCIT), en partenariat avec le Camosun College, le *Nunavut Fisheries and Marine Training Consortium (NFMTC)* et le Collège communautaire de la Nouvelle-Écosse (NSCC). Malgré le report de certains projets de formation et la conversion de cours en formation virtuelle en raison des restrictions imposées par la COVID-19, 189 diplômés ont obtenu leur diplôme,

1 104 brevets maritimes de TC ont été délivrés et 135 diplômés ont trouvé un emploi dans le secteur maritime, notamment à la Garde côtière canadienne.

Atténuation des menaces qui émanent des espèces aquatiques envahissantes

TC a entrepris plusieurs initiatives pour atténuer les risques économiques et environnementaux que représente pour le Canada l'introduction et la propagation d'espèces aquatiques envahissantes par le transport maritime. Notamment la mise en œuvre du nouveau *Règlement sur l'eau de ballast*^{lxxviii} le 23 juin 2021, qui renforce les règles existantes et protège davantage l'environnement du pays contre l'introduction et la propagation d'espèces aquatiques envahissantes et d'agents pathogènes. Dans cette optique, TC a poursuivi son travail visant à faire participer les États-Unis et d'autres pays à la compatibilité réglementaire. Le Ministère a également mobilisé la communauté marine nationale et internationale quant au contrôle et à la gestion d'encrassement biologique et a publié un document d'orientation volontaire provisoire sur le nettoyage dans l'eau de l'encrassement biologique sur la coque des bâtiments.

Promouvoir l'innovation environnementale dans le secteur du transport

En 2021-2022, TC a testé et évalué, par son *Programme écoTECHNOLOGIE pour véhicules*^{lxxix}, de nouvelles technologies visant à réduire les GES et les polluants atmosphériques issus du transport et à sécuriser le déploiement des véhicules connectés et automatisés. Le programme a également permis de corriger des lacunes relevées dans les connaissances sur la réglementation du rendement des nouvelles technologies de pointe, les résultats ayant contribué à l'élaboration des codes, des normes et des protocoles d'essai fondés sur des preuves. Les projets financés portaient sur diverses innovations, notamment : un *projet conjoint avec le Conseil national de recherches du Canada (CNRC) et la Toronto Transit Commission (TTC)*^{lxxx} analysant le rendement énergétique du déploiement de 60 autobus électriques par la TTC afin d'élaborer des lignes directrices pour l'électrification à l'intention des organisations de transport en commun; une étude sur la fiabilité et la précision du ravitaillement en hydrogène afin de soutenir les codes et les normes relatifs à l'infrastructure d'hydrogène; des essais sur les technologies de pointe des systèmes d'assistance à la conduite comme le freinage d'urgence automatisé pour les usagers vulnérables de la route, le freinage d'urgence automatisé de voiture à voiture et l'aide au suivi de voie; une évaluation du rendement des communications entre véhicules dans diverses conditions routières et environnementales.

TC a financé des projets de recherche et développement afin d'accélérer l'adoption de technologies propres dans le secteur maritime du pays. Cela comprenait le soutien au développement de systèmes innovateurs de propulsion marine électrique, y compris les exigences en matière d'infrastructure de recharge et d'entretien ainsi que la viabilité commerciale des systèmes de propulsion à zéro émission. L'installation et l'essai d'un ensemble de conversion pour bateau électrique sur un navire en font également partie, y

compris les essais et les démonstrations faits par des conducteurs de bateaux commerciaux.

TC a également soutenu les initiatives de recherche et développement associées à la création d'un outil d'inventaire pour les émissions dans les ports. Cet outil estimera les émissions de GES et déterminera les critères des principaux contaminants atmosphériques pour les bâtiments, les locomotives, les véhicules routiers, l'équipement hors route et les immeubles administratifs dans les limites d'un port. De plus, TC a appuyé d'autres projets, à savoir l'évaluation des risques du carbone noir généré par les moteurs marins sur l'environnement et la santé; la détermination des pratiques exemplaires pour mesurer et réguler les émissions de carbone noir; l'exploration de questions associées à la création d'une chaîne d'approvisionnement de gaz naturel pour l'Arctique canadien; la conception d'un prototype pour une technologie robotisée pour le nettoyage de la coque du navire pendant le trajet; l'évaluation des meilleures pratiques environnementales concernant le revêtement de la coque et le polissage de l'hélice sur les cargos hors mer; l'étude des résultats potentiels de la performance sur le plan du bruit du navire sous l'eau et des réductions des GES liées à l'application d'un revêtement au graphène sur les bateaux de pêche.

En 2021-2022, TC a également injecté des fonds pour des projets de recherche et développement visant à accélérer l'adoption de technologies propres dans le secteur ferroviaire. Citons notamment la création d'un convertisseur catalytique avancé pour locomotives, le développement et l'essai de mélanges de carburants dérivés de la lignine pour le secteur ferroviaire, et l'évaluation des risques et l'analyse des options d'atténuation et des normes pour les locomotives à hydrogène.

Le Ministère a poursuivi la mise en œuvre du [Programme de promotion de la connectivité et l'automatisation du système de transports \(PCAST\)](#)^{lxxxix} de 10,5 millions de dollars prévu dans le budget 2017. Dans le cadre de ce programme, des paiements de transfert ont été effectués pour [15 projets de recherche, d'essais et de renforcement des capacités](#)^{lxxxix} portant sur les communications sans fil pour les véhicules connectés et automatisés, la cybersécurité de l'infrastructure routière et [l'architecture du réseau de transport intelligent](#)^{lxxxix}. TC, en plus d'y participer, a soutenu plusieurs initiatives de collaboration dirigées par [l'Association des transports du Canada](#)^{lxxxix}, [le groupe CSA](#)^{lxxxv} (PDF, 3.6 MB), [l'étude sur le fonds commun pour les véhicules connectés](#)^{lxxxvi} et le [Transportation Research Board](#)^{lxxxvii}, entre autres.

Analyse comparative entre les sexes plus

TC applique systématiquement un cadre rigoureux d'analyse comparative entre les sexes plus (ACS Plus) lors de l'examen des plans et des propositions de politiques, de programmes, de projets, de lois et de règlements. Le cadre de l'ACS Plus a été conçu pour aller au-delà des hypothèses traditionnelles liées à l'élaboration des politiques, en évaluant délibérément les différentes incidences des initiatives sur divers groupes de population en fonction du sexe, du genre et d'autres facteurs identitaires qui se recoupent. Enfin, l'application d'une ACS Plus permet de réduire les hypothèses erronées

susceptibles d'entraîner des répercussions involontaires et inégales sur certains groupes de personnes.

En 2021-2022, TC cherchait particulièrement à intégrer les groupes sous-représentés dans la formation maritime, et ce, dans un plus grand effort du Ministère visant à renforcer la diversité dans le secteur maritime et à soutenir la réalisation à long terme du PPO du Canada. Dans le cadre du PPO, le PFM de TC soutient toujours les nouvelles possibilités de formation et d'apprentissage qui s'adressent aux groupes sous-représentés du secteur maritime. L'équipe chargée du programme a continué à chercher comment réduire les obstacles qui se dressent devant les groupes sous-représentés souhaitant se joindre à l'industrie maritime. Elle a également déployé des efforts visant à refléter et à soutenir les valeurs des Autochtones ainsi que le savoir traditionnel et local dans les programmes de formation à l'échelle nationale. Plus de 1 000 étudiants ont participé aux cours et aux programmes du PFM. Bon nombre d'entre eux ont d'ailleurs trouvé un emploi dans le secteur maritime, y compris à la Garde côtière canadienne, après l'obtention de leur diplôme.

Programme de développement durable à l'horizon 2030

TC intègre, lorsque cela est pertinent dans ses politiques, programmes et projets, des moyens rentables d'appuyer l'engagement du Canada à l'égard du Programme de développement durable à l'horizon 2030 des Nations Unies et des objectifs de développement durable, et l'avancement du Plan fédéral de mise en œuvre du Programme à l'horizon 2030.

En 2021-2022, TC a joué un rôle important dans les initiatives internationales et interministérielles liées au changement climatique, à la protection des espèces marines en péril et à la prévention de la pollution attribuable à l'exploitation maritime. Un représentant de TC a assuré la vice-présidence lors des réunions du groupe d'experts sur l'évaluation de l'incidence du changement climatique et l'adaptation aux transports intérieurs de la [Commission économique des Nations Unies pour l'Europe \(CEE-ONU\)](#)^{lxxxviii}. Ce groupe d'experts fait progresser les travaux visant à générer et à mettre en commun les connaissances et à renforcer les capacités dans les régions de la CEE-ONU pour faire face aux répercussions du changement climatique sur le transport intérieur, soutenant ainsi plusieurs ODD de l'ONU, notamment ceux-ci :

- [ODD 9 : Industrie, innovation et infrastructure](#)^{lxxxix}
- [ODD 13 : Mesures pour lutter contre les changements climatiques](#)^{xc}
- [ODD 17 : Partenariat pour la réalisation des objectifs](#)^{xcii}

En 2021-2022, TC a raffiné et mis en œuvre des mesures visant à protéger des effets adverses du trafic maritime les populations de baleines en péril du Canada. Il s'agissait notamment d'obliger les bâtiments à se tenir à une distance d'au moins 400 mètres des épaulards dans la mer des Salish et de créer des zones interdites aux bâtiments afin de réduire la menace que représentent les perturbations physiques et acoustiques pour les [épaulards résidents du Sud](#)^{xcii}, une espèce en voie de disparition. Il prévoyait également

l'imposition de limites de vitesse obligatoires dans une grande partie du golfe du Saint-Laurent pour réduire les risques de collision entre les navires et les [baleines noires de l'Atlantique Nord](#)^{xciii}, aussi une espèce menacée. Ces mesures de TC visant à protéger les baleines ont contribué à l'[ODD 14 : Conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines](#)^{xciv}.

Expérimentation

À titre de ministère chargé de la réglementation et de l'exploitation qui met l'accent sur la prise de décisions fondées sur des données probantes pour l'avancement et l'amélioration continue des politiques, des programmes, des projets et des règlements en matière de transport, TC maintient son engagement continu à l'égard des essais, de la validation et du perfectionnement de nouvelles approches novatrices au moyen de méthodes d'évaluation rigoureuses.

Dans le domaine de la recherche, du développement et de la conception (RD et C) des routes, TC a poursuivi son projet de Systèmes coopératifs de circulation en peloton de camions du Programme écoTECHNOLOGIE pour véhicules (éTV). Ici, il est question d'essais sur piste et sur route pour recueillir des données qui serviront à l'élaboration éventuelle de lignes directrices, de règlements, de politiques et de programmes pour cette technologie. En 2021-2022, des essais dynamiques ont été réalisés au Centre d'essais pour véhicules automobiles de TC. Puis, une évaluation des facteurs humains, une formation connexe et un essai sur route ont suivi, en janvier 2022.

En 2021-2022, les projets de RD et C marins ont continué à soutenir l'adoption d'innovations en matière de navires silencieux et à faibles émissions, tant à l'échelle nationale qu'internationale. De même, les projets de RD et C du secteur ferroviaire ont contribué à la réduction des émissions de GES et des polluants atmosphériques grâce à une évaluation du rendement des technologies émergentes au Canada et à une orientation de l'élaboration des règlements, des codes, des normes et des lignes directrices relatifs à l'environnement et à la sécurité. Ces projets de recherche feront en sorte que les technologies innovantes puissent être adoptées rapidement et en toute sécurité.

En 2021-2022, TC a lancé un projet pour appuyer le [Programme de protection de la navigation \(PPN\)](#)^{xcv}, évaluant l'efficacité des SATP comme outil d'inspection des zones d'intérêt, telles que les navires abandonnés, les nouvelles piles de pont, les quais de traversiers, les ponts nouvellement construits, et les fermes aquacoles et piscicoles. L'utilisation de drones pour contribuer aux inspections du PPN peut rehausser les capacités de surveillance de TC, surtout dans les zones dangereuses ou difficiles d'accès pour un inspecteur humain, par exemple près des cours d'eau rapides et dans les zones de marées. Grâce au projet, on a pu déterminer que le développement des SATP se situe à un stade approprié pour la réalisation d'une expérimentation opérationnelle.

En collaboration avec le CNRC, TC a soutenu la création d'un outil d'observation de la terre par satellite pour automatiser l'inspection des infrastructures essentielles, notamment les ponts, les ports, les aéroports et les chemins de fer. Le projet a généré les

données nécessaires pour que les autorités responsables des infrastructures publiques reçoivent des alertes précoces sur les déformations inattendues et excessives et sur le comportement structurel des biens essentiels afin de garantir une maintenance et un assainissement proactifs.

Quatre provinces ont procédé à un essai expérimental pour valider la capacité des drones aériens à compléter les technologies traditionnelles d'inspection des voies ferrées. L'expérience a confirmé la capacité des drones de grande taille à effectuer des inspections lors d'opérations hors visibilité directe, malgré le besoin de procéder à d'autres analyses et expérimentations pour évaluer si la technologie peut être déployée efficacement à grande échelle.

En 2021-2022, TC a effectué plusieurs essais de drones expérimentaux fabriqués au Canada, notamment des drones à voilure fixe longue portée, des aéronefs quadrirotors et à rotor tandem longue et moyenne portée destinés au réapprovisionnement en marchandises et à des scénarios d'intervention militaire et d'urgence, ainsi que de divers aéronefs quadrirotors courte portée conçus principalement à des fins d'inspection. Ces essais concernaient les transitions du rotor basculant, les transitions entre l'aéronef et le véhicule de liaison, les nouveaux systèmes de récupération et de livraison par parachutes et les conceptions pouvant fonctionner sans connexion GPS. Les essais ont eu lieu aux quatre principaux terrains d'essai de drones du pays et dans des installations minières souterraines pour simuler la perte de signal. Des travaux ont également été réalisés sur l'équipement de détection permettant de localiser les drones et d'améliorer la navigation ainsi que la connaissance de la situation en cas d'activité non conforme ou illégale des drones.

Résultats atteints

Résultats atteints – Résultat 4 : Les émissions atmosphériques nocives provenant du secteur des transports au Canada sont réduites

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels en 2019-2020	Résultats réels en 2020-2021	Résultats réels en 2021-2022
4a) Les émissions atmosphériques nocives provenant du secteur des transports au Canada sont réduites	Variation en pourcentage des émissions de GES du secteur des transports	Les émissions issues du secteur des transports en 2021 ont diminué depuis 2019, ce qui contribue à la réalisation de l'objectif national du Canada visant à réduire les émissions de	31 décembre 2021	En 2019, 16 % supérieur aux niveaux de 2005	En 2020, 1 % inférieur aux niveaux de 2005	Les émissions de 2021 seront publiées en avril 2023

		30 % d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 2005.				
--	--	--	--	--	--	--

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

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels en 2019-2020	Résultats réels en 2020-2021	Résultats réels en 2021-2022
5a) Les milieux océanique et marin du Canada sont protégés contre les répercussions du transport maritime	Diminution du taux de déversements dans les milieux océanique et marin du Canada	Diminution de 5 % du taux de déversements d'une année à l'autre	31 mars 2022	0,15/h pour 1 000 bâtiments commerciaux actifs ⁸	0,114/h pour 1 000 bâtiments commerciaux actifs	0,053/h pour 1 000 bâtiments commerciaux actifs ⁹
5b) Les milieux océanique et marin du Canada sont protégés contre les répercussions du transport maritime	Pourcentage de bâtiments de 20 mètres et plus qui sont conformes aux mesures de ralentissement qui atténuent les répercussions du trafic maritime sur les espèces marines	Au moins 85 %	31 mars 2022	S. O. – Nouvel indicateur au 1 ^{er} avril 2021	S. O. – Nouvel indicateur au 1 ^{er} avril 2021	99,51 %

Résultats atteints – Résultat 6 : Un réseau de transport qui favorise l'innovation

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels en 2019-2020	Résultats réels en 2020-2021	Résultats réels en 2021-2022
6a) Un réseau de transport qui favorise l'innovation	Nombre de nouveaux produits aéronautiques certifiés	L'écart reste de +/- 10 % d'une année à l'autre	31 mars 2022	S. O. : L'indicateur est en voie de révision afin qu'il puisse mieux saisir le	S. O. : L'indicateur est en voie de révision afin qu'il puisse mieux saisir le	669

⁸ Le signalement dans le rapport des résultats ministériels 2019-2020 indique 0,0015.

⁹ Les bâtiments commerciaux actifs englobent chaque arrivée d'un bâtiment étranger, les bâtiments commerciaux canadiens immatriculés de moins de 15 tonnes brutes et les bâtiments certifiés de plus de 15 tonnes brutes qui sont exploités en eaux canadiennes.

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels en 2019-2020	Résultats réels en 2020-2021	Résultats réels en 2021-2022
				programme d'innovation du Ministère et en rendre compte.	programme d'innovation du Ministère et en rendre compte.	

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2021-2022	Dépenses prévues 2021-2022	Autorisations totales pouvant être utilisées en 2021-2022	Dépenses réelles pour 2021-2022 (autorisations utilisées)	Différence en 2021-2022 (dépenses réelles moins dépenses prévues)
480 211 176 \$	480 211 176 \$	606 849 025 \$	464 773 611 \$	(15 437 565 \$)

Ressources humaines (équivalents temps plein)

Nombre d'ETP prévus pour 2021-2022	Nombre d'ETP réels pour 2021-2022	Différence en 2021-2022 (ETP réels moins ETP prévus)
713	775	62

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

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 et mettre en œuvre des règles et des politiques qui assurent aux voyageurs et aux expéditeurs canadiens un accès à suffisamment d'options et à un meilleur service, et administrer les actifs de transport pour en assurer la valeur pour les Canadiens.

Initiatives dans le réseau

Soutenir la prise de décisions éclairées dans le réseau de transport

TC a continué d'exploiter le Système d'information sur le commerce et le transport, qui comprend le [Centre canadien de données sur les transports \(CCDT\)](#)^{xcvii} et le [Carrefour de données et d'information sur les transports \(CDIT\)](#)^{xcviii}. Le partenariat du CCDT conclu entre Statistique Canada et TC demeure une source fiable de données en matière de transport pour les intervenants et la population canadienne. En s'appuyant sur plus de 600 ensembles de données, des indicateurs de rendement, des analyses et des recherches sur le transport au Canada, le CDIT diffuse des données et de l'information pour que le secteur des transports et son rôle dans l'économie et la société du pays soient mieux compris.

Après de longues consultations avec l'industrie, TC a proposé en 2021-2022 de modifier le [Règlement sur les renseignements relatifs au transport](#)^{xcix} en vue d'améliorer les rapports publics sur les services ferroviaires et son rendement. En rehaussant considérablement la qualité des données sur le service et le rendement du transport ferroviaire, ceci permettra aux intervenants et aux partenaires de la chaîne d'approvisionnement de mieux cerner et comprendre les questions émergentes, de réduire l'asymétrie d'information entre les parties et de mettre davantage l'accent sur le rendement du transport ferroviaire visant à améliorer la résilience de la chaîne d'approvisionnement et la fluidité générale du réseau.

Relever les défis de l'offre de main-d'œuvre dans le secteur des transports

TC a entrepris des travaux pour pallier le problème de pénurie de main-d'œuvre et de compétences au Canada dans les modes de transport en continuant de mettre en œuvre sa stratégie connexe. Pour ce faire, il a collaboré avec l'industrie, des intervenants et d'autres partenaires gouvernementaux. Il a aussi travaillé avec Emploi et Développement social Canada (EDSC) afin d'offrir à des demandeurs externes du secteur des transports la possibilité d'acquérir des compétences et de suivre des formations dans le cadre du [Programme d'appui aux solutions sectorielles pour la main-d'œuvre](#)^c d'EDSC. TC cherche aussi des occasions d'améliorer les données et les éléments probants pour prendre des décisions éclairées dans ces secteurs. Il pourra ainsi constituer une main-d'œuvre diversifiée et compétente dans le secteur des transports au Canada,

composée notamment de femmes, d'Autochtones et d'autres membres de groupes sous-représentés.

Investissement dans le réseau et amélioration de celui-ci

Faire progresser le réseau ferroviaire à grande fréquence pour l'Ontario et le Québec

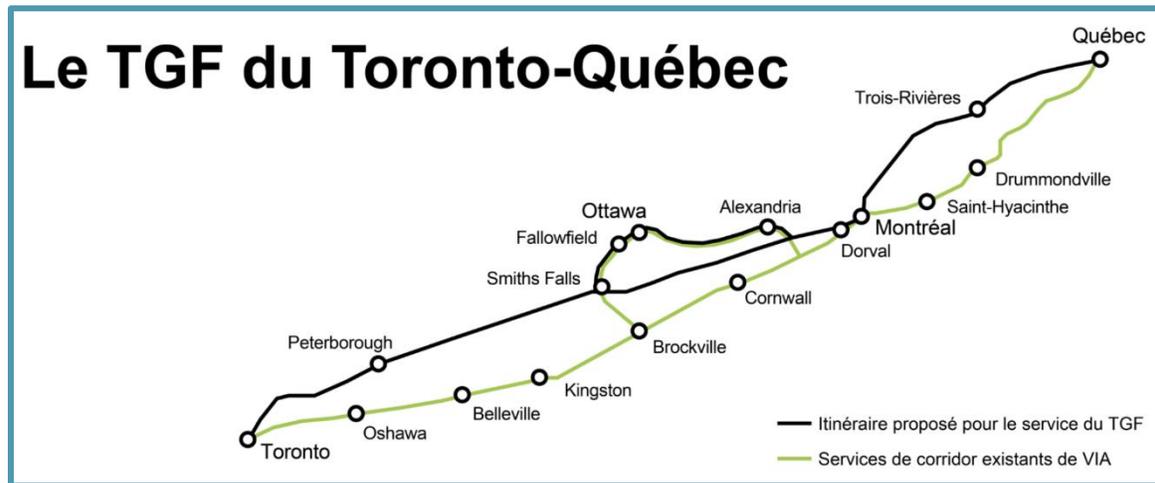


Figure 1 : Un itinéraire et des gares ont été proposés, mais des travaux sont en cours, notamment des consultations publiques, pour aider à fixer le tracé exact du TGF et l'emplacement de ses gares.

Source : [le projet de TGF](#)

TC et ses partenaires ont continué de faire avancer le projet transformateur de train à grande fréquence (TGF) dans le corridor Toronto-Ottawa-Montréal-Québec. Les progrès réalisés comprennent l'achèvement des travaux préliminaires du processus d'approvisionnement, la publication d'une demande d'expression d'intérêt auprès de l'industrie et le début de la mobilisation des peuples autochtones et des intervenants publics – tels que les sociétés de transport, les municipalités et les chambres de commerce – dans le cadre des travaux préparatoires pour le processus officiel d'évaluation des incidences.

Renforcer le rôle et la viabilité de la Voie maritime du Saint-Laurent

TC a veillé à ce que la Voie maritime du Saint-Laurent demeure un corridor de transport essentiel pour l'Amérique du Nord. Dans le cadre de l'examen de 2017 de la Voie maritime, le Ministère a eu des discussions avec des membres de collectivités autochtones et des intervenants, tels que la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, des expéditeurs, des transporteurs, des associations de l'industrie, des provinces et des municipalités. Grâce aux conclusions de cet examen, TC a pu bien mobiliser ses efforts afin de soutenir la Voie maritime du Saint-Laurent en tant qu'actif clé pour faire avancer le commerce et favoriser la croissance économique. Il a également pu s'assurer de la bonne circulation des marchandises. En 2021 seulement, environ

38 millions de tonnes de marchandises sont passées par la Voie maritime du Saint-Laurent.

Moderniser les ports canadiens

En 2021-2022, TC achevait son examen de la modernisation des ports, lequel optimisera le rôle des administrations portuaires canadiennes dans le réseau de transport. Cet examen, amorcé en 2018, porte sur cinq grands thèmes : soutenir la compétitivité de l'économie canadienne en facilitant la circulation des marchandises, renforcer les relations avec les peuples autochtones et les collectivités locales, promouvoir une infrastructure et des activités durables du point de vue environnemental, rehausser la sécurité et la sûreté des ports, et optimiser la gouvernance et la gestion financière. En menant à bien son examen, TC s'assure que les incidences potentielles sur l'économie et la chaîne d'approvisionnement, par exemple celles causées par la pandémie ou d'autres événements importants, sont dûment prises en compte dans les plans d'atténuation des risques.

Renforcer les corridors commerciaux du Canada

TC a continué d'offrir le [Fonds national des corridors commerciaux \(FNCC\)](#)^{ci} pour investir dans des corridors commerciaux qui permettent aux Canadiens d'être concurrentiels sur les principaux marchés mondiaux, grâce à une fluidité accrue des chaînes d'approvisionnement du pays (c.-à-d. en apportant des améliorations qui facilitent et accélèrent la circulation des marchandises entre les régions géographiques et d'un mode de transport à un autre). En 2021-2022, TC a conclu les appels de propositions pour le volet de l'Arctique et du Nord ainsi que pour le volet continu du Fonds, ce qui a donné lieu au financement de 33 projets qui ont reçu des contributions fédérales s'établissant à plus de 795 M\$. Les projets visent à décongestionner la chaîne d'approvisionnement dans les ports canadiens, à renforcer les liens entre le Canada et les marchés mondiaux, à diversifier le commerce et à établir des corridors commerciaux internes plus efficaces et plus fiables, y compris dans les régions du Nord et de l'Arctique du Canada.

TC a aussi soutenu des investissements dans les infrastructures de transport et le commerce dans les collectivités de l'Arctique et du Nord. Ces investissements supposent une collaboration avec des partenaires pour mettre en œuvre le [Cadre stratégique pour l'Arctique et le Nord du Canada](#)^{cii} en vue d'améliorer les possibilités socio-économiques des personnes vivant dans le Nord; le lancement du Cadre stratégique des transports en Arctique pour orienter les politiques, les règlements et les programmes de TC dans le Nord du Canada; et la création d'une optique de l'Arctique et des collectivités nordiques pour veiller à ce que les réalités nordiques soient dûment prises en compte dans les processus en matière de politique, de programme et de réglementation.

Appuyer l'infrastructure de transport du Canada

TC a continué de mettre en œuvre le [Programme de contributions pour les services de traversier](#)^{ciii} du gouvernement. Ce programme, qui a été prolongé de cinq ans jusqu'au

31 mars 2027, contribue à ce que les collectivités de l'est du Canada aient toujours accès à des services de traversier fiables et sécuritaires à long terme. La conception des nouveaux traversiers qui remplaceront le NM *Holiday Island* et le NM *Madeleine* est en cours, et on prévoit utiliser des technologies de propulsion hybrides pour réduire considérablement les émissions de gaz à effet de serre.

Dans le cadre du [Programme de transfert des installations portuaires](#)^{civ}, TC a fait progresser le transfert de deux ports locaux lui appartenant (Les Méchins et île Pelée) et a déjà transféré le port de Baie-Comeau. Les transferts portuaires placent le contrôle des installations portuaires directement entre les mains d'intérêts locaux, ce qui favorise la création d'emplois et les possibilités de développement touristique qui profitent aux entreprises locales, aux utilisateurs des installations portuaires et à l'économie régionale.

Les aéroports, les ports, les terminaux de traversiers et les traversiers appartenant à TC peuvent encore être utilisés. TC continue d'investir dans ceux-ci pour améliorer la santé et la sécurité à ces installations. Deux des cinq projets financés dans le cadre du budget de 2018 ont été achevés, soit la modernisation du bâtiment de services ainsi que la réfection de la piste 07/25 et de la voie de circulation à l'aéroport de Kuujuaq. Les travaux sont toujours en cours pour les trois autres projets : la modernisation du bâtiment de services combinés de l'aéroport de Wabush, la réfection de la piste 09-27 de l'aéroport de Sept-Îles et le remplacement du garage d'entretien de l'aéroport de Penticton. D'autres grands projets d'infrastructure ont été menés à bien en 2021-2022, comme la remise en état du quai de La Romaine et la réfection du garage d'entretien de l'aéroport de St. Anthony. Les travaux ont également progressé pour l'infrastructure du terminal de traversier et l'aménagement du NM *Madeleine II* récemment acquis, sans oublier l'acquisition de deux nouveaux traversiers par l'entremise de Chantier Davie, qui se poursuivront en 2022-2023. Parmi les grands projets de santé et de sécurité pour les traversiers qui ont été achevés en 2021-2022, mentionnons le dragage du port et l'agrandissement du stationnement du terminal de Souris de même que l'amélioration des systèmes électriques, mécaniques et d'éclairage aux terminaux de Wood Islands et de Caribou.

Analyse comparative entre les sexes plus

TC applique systématiquement un cadre rigoureux d'ACS Plus pour examiner les plans et les propositions de politiques, de programmes, de projets, de lois et de règlements. Le cadre de l'ACS Plus a été conçu pour aller au-delà des hypothèses traditionnelles liées à l'élaboration des politiques, en évaluant délibérément les différentes incidences des initiatives sur divers groupes de population en fonction du sexe, du genre et d'autres facteurs identitaires qui se recoupent. Enfin, l'application d'une ACS Plus permet de réduire les hypothèses erronées susceptibles d'entraîner des répercussions involontaires et inégales sur certains groupes de personnes.

En 2021-2022, TC s'est concentré sur des approches de formation inclusives, en particulier pour appuyer les activités d'inspection et d'exécution.

En 2021-2022, TC a continué d'appliquer l'optique d'ACS Plus lors de l'élaboration et de la mise à jour de la formation donnée aux inspecteurs de tous les modes de transport. Cette optique a pour objectif de s'assurer que le matériel de formation ne comporte aucun préjugé, par exemple en adoptant l'emploi de noms et de pronoms non genrés ou en indiquant les deux genres lorsque cela est nécessaire, comme « inspecteur/inspectrice ».

Programme de développement durable à l'horizon 2030

TC intègre – partout où cela est pertinent dans ses politiques, programmes et projets – des moyens rentables d'appuyer l'adhésion du Canada au Programme de développement durable à l'horizon 2030 des Nations Unies et aux objectifs connexes, de même que l'avancement du Plan de mise en œuvre fédéral pour le Programme 2030.

En 2021-2022, TC a grandement contribué à l'élaboration du guide d'analyse du genre pour les politiques de transport du Forum international des transports. Ce guide vise à aider les pays membres et les intervenants du secteur des transports à adopter et à normaliser une analyse du genre lorsqu'ils élaborent des politiques de transport.

Expérimentation

À titre de ministère à vocation réglementaire et opérationnelle qui mise énormément sur la prise de décisions fondées sur des preuves pour l'avancement et l'amélioration continue des politiques, des programmes, des projets et des règlements en matière de transport, TC est toujours déterminé à mettre à l'essai, à valider et à perfectionner de nouvelles approches novatrices à l'aide de méthodes d'évaluation rigoureuses.

En 2021-2022, TC a appliqué et mis à l'essai des méthodes novatrices de formation des inspecteurs et de mise en application de l'apprentissage automatique pour certaines activités ministérielles. Le Ministère a également continué de perfectionner ses activités en lançant plusieurs applications qui tirent parti de l'automatisation des processus robotiques, du système de gestion intelligente des processus opérationnels et de l'apprentissage automatique. Ces applications améliorent l'efficacité et l'efficience en permettant à TC d'éliminer la saisie manuelle des données par les inspecteurs de la Sécurité maritime, et d'accroître l'exactitude des données, par exemple celles servant à détecter le fret aérien à risque élevé.

Résultats atteints

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

Résultat ministériel	Indicateur de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2019-2020	Résultat réel 2020-2021	Résultat réel 2021-2022
7a) Les corridors de transport permettent	Temps de déplacement de conteneurs en	Inférieur ou égal à 6,5 jours (temps annuel	31 mars 2022	6,5 jours	6,2 jours	6,4 jours

d'expédier les produits de façon efficace vers le marché	transport ferroviaire d'un point à l'autre 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	moyen de trois ans à confirmer à la fin de 2020)				
7b) Les corridors de transport permettent d'expédier les produits de façon efficace vers le marché	Temps de déplacement de camions de marchandises générales d'un point à l'autre au Canada le long du corridor commercial Toronto - États-Unis, y compris le temps de passage à la frontière	Entre 0 et 25 heures	31 mars 2022	3,4 heures	3,4 heures	3,4 heures
7c) 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 marchandises conteneurisées en provenance des ports d'Asie	Au plus 25 jours	31 mars 2022	25,9 jours	29,7 jours	34,5 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	31 mars 2022	39,5 jours	40,5 jours	40,0 jours

Résultats atteints – Résultat 8 : Les voyageurs canadiens et les exploitants du transport de marchandises profitent d'options et d'un service amélioré

Résultat ministériel	Indicateur de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2019-2020	Résultat réel 2020-2021	Résultat réel 2021-2022
8a) Les voyageurs canadiens et les exploitants du transport de marchandises profitent d'options et d'un service amélioré	Pourcentage des demandes de désignation traitées provenant de transporteurs canadiens pour des services internationaux prévus ¹⁰	100 %	31 mars 2022	S.O. Nouvel indicateur	100 % (7 sur 7) ¹¹	100 % (11 sur 11)
8b) Les voyageurs canadiens et les exploitants du transport de marchandises profitent d'options et d'un service amélioré	Pourcentage des demandes d'exemption traitées provenant de transporteurs étrangers pour des services offerts au Canada ¹²	100 %	31 mars 2022	100 % (2 sur 2)	100 % (3 sur 3) ¹³	100 % (11 sur 11)

Résultats atteints – Résultat 9 : Transports Canada gère ses actifs de façon efficace

Résultat ministériel	Indicateur de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2019-2020	Résultat réel 2020-2021	Résultat réel 2021-2022
9a) TC gère ses actifs de façon efficace	Disponibilité des aéroports détenus et gérés par TC ¹⁴	Exactement 100 % (*certains types d'événements)	31 mars 2022	100 %	100 %	100 %

¹⁰ Exprimé en pourcentage, cet indicateur de résultat ministériel a une utilité limitée puisque le Ministère, au moyen de l'ACE(A), vise à traiter toutes les demandes de désignation, quel que soit le nombre réel de demandes reçues, et envisage de réviser cet indicateur.

¹¹ Ce chiffre représente le nombre réel de demandes de désignation traitées en 2020-2021. Comme prévu, il est assez faible en raison de la pandémie, qui a fragilisé les activités du secteur du transport aérien.

¹² Exprimé en pourcentage, cet indicateur de résultat ministériel a une utilité limitée puisque le Ministère, au moyen de l'ACE(B), vise à traiter toutes les demandes d'exemption, quel que soit le nombre réel de demandes reçues, et envisage de réviser cet indicateur.

¹³ Ce chiffre représente le nombre réel de demandes d'exemption traitées en 2020-2021. Comme prévu, il est assez faible en raison de la pandémie, qui a fragilisé les activités du secteur du transport aérien.

¹⁴ 9a-c) Toute fermeture ou annulation planifiée nécessaire pour des raisons de maintenance afin d'assurer la sécurité des opérations est exclue du calcul. De plus, toute fermeture ou annulation pour des raisons qui ne peuvent être prévues ou qui échappent au contrôle du Ministère, comme des problèmes liés aux conditions météorologiques, des catastrophes naturelles ou des grèves d'employés, est exclue.

Résultat ministériel	Indicateur de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2019-2020	Résultat réel 2020-2021	Résultat réel 2021-2022
		sont exclus du calcul)				
9b) TC gère ses actifs de façon efficace	Disponibilité des ports détenus et gérés par TC	Exactement 100 % (*certains types d'événements sont exclus du calcul)	31 mars 2022	100 %	100 %	100 %
9c) TC gère ses actifs de façon efficace	Disponibilité des traversiers détenus et gérés par TC	Exactement 100 % (*certains types d'événements sont exclus du calcul)	31 mars 2022	100 %	100 %	100 %

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2021-2022	Dépenses prévues 2021-2022	Autorisations totales pouvant être utilisées 2021-2022	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2021-2022	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2021-2022
911 569 977 \$	911 569 977 \$	1 435 139 031 \$	1 013 339 021 \$	101 769 044 \$

Ressources humaines (équivalents temps plein)

Équivalents temps plein prévus 2021-2022	Équivalents temps plein réels 2021-2022	Écart en 2021-2022 (équivalents temps plein réels moins équivalents temps plein prévus)
498	503	5

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

Services internes

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 ou nécessaires au respect des obligations générales d'une organisation. Les Services internes désignent les activités et les ressources de 10 catégories de services distinctes qui soutiennent l'exécution des programmes au sein de l'organisation :

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

Résultats :

Moderniser la gestion des ressources humaines

En 2021-2022, les Ressources humaines (RH) de TC ont entrepris de grands projets de modernisation dans un large éventail de domaines. Le Ministère a notamment terminé la phase 1 de la conversion de la classification et il passera aux phases suivantes du projet à long terme dans les années à venir. Il a également continué d'améliorer son Système de gestion des activités de dotation et sa façon d'évaluer les candidats dans le but de diminuer le recours aux plans d'évaluation habituels au profit d'environnements et de contextes plus réalistes. De plus, TC a élaboré une série de tableaux de bord de données à l'appui de l'amélioration de la gestion des personnes et de la planification des RH dans leur ensemble. Enfin, il a actualisé la délégation des pouvoirs en matière de RH ainsi qu'un certain nombre de politiques pour être prêt à réaliser la transition postpandémique vers un modèle de travail hybride.

L'équipe de TC chargée de la santé et de la sécurité au travail a poursuivi la mise à jour des politiques, des directives et des programmes afin de répondre aux besoins émergents liés à la pandémie de COVID, de s'adapter aux modifications apportées au *Code canadien du travail* sur la prévention du harcèlement et de la violence en milieu de travail et de tenir compte des nouvelles réalités du modèle de travail hybride.

En plus d'utiliser les données des RH pour accroître le recrutement et le maintien en poste de l'effectif, et pour atteindre les objectifs relatifs à la diversité, TC a continué de mettre au point plusieurs applications en ligne et outils de soutien pour faire avancer son

initiative sur l'avenir du travail (NotreTC). Le Ministère s'est imposé comme un chef de file interministériel grâce à des initiatives telles que l'élaboration de son processus sur l'évaluation du travail et des équipes visant à établir l'état de préparation au travail hybride; la conception d'une application d'accord sur les modalités de travail étant accessible à tous les employés de TC; et l'élaboration et la distribution de guides de discussion et de plusieurs outils de ressources pour répondre aux besoins des gestionnaires et des employés.

Renforcer les compétences et les connaissances en milieu de travail

En 2021-2022, TC s'est procuré un système de gestion de l'apprentissage à l'échelle du Ministère. Ce système simplifiera l'apprentissage et en assurera le suivi, tout en prévoyant des éléments interactifs pour les expériences d'apprentissage et en facilitant la conception d'un apprentissage de TC nouveau et motivant. Cette plateforme d'apprentissage moderne et novatrice – qui devrait être en place d'ici septembre 2022 – améliorera considérablement l'expérience d'apprentissage des employés.

Les RH de TC ont également lancé de nouvelles initiatives liées à l'apprentissage et à la diversité, dont la plus marquante a été le lancement complet d'un programme de perfectionnement des cadres intermédiaires en septembre 2021. Dans le cadre de ce programme, les cadres intermédiaires perfectionnent leurs compétences générales pour gérer plus efficacement les personnes, tout en reconnaissant les préjugés inconscients, en menant des conversations difficiles de manière productive et en gérant les périodes difficiles.

Créer un milieu de travail plus diversifié, inclusif et solidaire

TC a mis sur pied un secrétariat de la diversité et de l'inclusion pour soutenir son approche multidimensionnelle visant à améliorer sa diversité et son inclusion. Le secrétariat soutient un certain nombre de comités et de sous-comités chargés de diriger le plan d'action pour la diversité et l'inclusion de TC, qui est axé sur la cohérence, que ce soit pour la communication, l'analyse des données, le soutien administratif, la programmation ou la présentation de rapports aux organismes centraux et au Ministère. Par ailleurs, le site intranet de TC sur la diversité et l'inclusion est régulièrement mis à jour et comprend un accès au Centre canadien pour la diversité et l'inclusion afin de fournir aux employés et aux gestionnaires de TC des ressources sur la diversité et l'inclusion et un calendrier sur le multiculturalisme.

TC a terminé son rapport annuel de 2020-2021 sur le multiculturalisme à l'intention de Patrimoine canadien ainsi que son rapport annuel d'analyse de la main-d'œuvre sur l'équité en matière d'emploi. Il a également contribué à la lettre de réponse transmise à la greffière concernant l'appel à l'action en faveur de la lutte contre le racisme, de l'équité et de l'inclusion dans la fonction publique fédérale.

Grâce à l'équipe de dotation des RH de TC, le Ministère continue d'innover et de faire preuve de souplesse en élargissant le recrutement à l'échelle nationale et en augmentant le nombre d'employés occupant un poste en dehors de leur région. Par exemple, TC a

lancé des « équipes réparties » là où les membres de l'équipe ne travaillent pas tous dans le même lieu géographique. Cette approche a rendu TC plus créatif lorsqu'est venu le temps de combler les lacunes importantes de compétences en ciblant des candidats provenant de bassins moins traditionnels.

À l'interne, on a amorcé l'examen du cadre de mesure du rendement existant lié au plan d'action pour la diversité et l'inclusion de TC. Les résultats devraient éclairer et améliorer la prochaine version du cadre.

Tirer parti des technologies numériques pour accroître l'efficacité et l'efficience

Le groupe de TC chargé des communications a continué d'utiliser une approche axée sur le numérique pour éclairer, consulter et faire participer les intervenants et la population canadienne. Les renseignements ont été communiqués dans divers formats et plateformes pour répondre aux besoins variés des Canadiens. Ainsi, tout le monde disposait d'un accès égal à l'information, tant les communautés autochtones et ethnoculturelles que les communautés de langue officielle en situation minoritaire, comme l'exige la [Politique sur les communications et l'image de marque](#)^{cvi} du gouvernement du Canada.

En 2021-2022, la Direction de la vérification et de l'évaluation de TC a examiné et vérifié des priorités très en vue de TC, notamment le financement sous forme de subventions et de contributions, la migration vers le nuage, les aéroports de TC et les programmes relevant du PPO. Les risques liés à la COVID-19 ont été abordés en examinant les mesures temporaires liées à la pandémie et en tirant des leçons pour aider à éclairer la gestion de crises ultérieures.

Afin d'appuyer son objectif d'utiliser une approche axée sur le numérique pour informer les intervenants et les Canadiens et communiquer avec eux de manière ouverte et transparente, TC a entrepris de nombreux projets visant à renforcer les capacités et les compétences en matière de mobilisation et à divulguer ouvertement l'information et les données aux Canadiens. TC a d'ailleurs offert une formation à l'interne sur la participation publique pour acquérir de nouvelles capacités de mobilisation et constituer de nouveaux réseaux en la matière. TC a également appuyé la mise en œuvre du Plan d'action national pour un gouvernement ouvert et a continué de contribuer activement aux dossiers d'information et de données ouvertes.

En 2021-2022, TC a fait de grands progrès dans la modernisation de ses services numériques, notamment en tirant parti de la technologie infonuagique émergente, en améliorant les expériences des utilisateurs et en utilisant les données intelligemment de sorte que la prise de décision repose davantage sur des données probantes.

TC a par ailleurs continué de faire avancer l'adoption de pratiques modernes pour la prestation numérique, conformes aux normes numériques du gouvernement du Canada, notamment la conception axée sur l'humain et les approches de gestion agile et de produits. Il a conçu un cadre de gestion des services assorti d'outils de soutien et de

documents d'orientation pour les gestionnaires de services. Il sera ainsi possible de mieux s'harmoniser avec les objectifs de modernisation des services de TC et la [Politique sur les services et le numérique](#)^{cvii} du gouvernement du Canada. TC peut donc permettre aux personnes chargées de fournir des services aux Canadiens de mieux harmoniser leurs services avec les politiques et l'orientation stratégique.

En 2021-2022, TC a adopté une [politique sur les remises](#)^{cviii}, qui précise dans quelles situations les bénéficiaires du service pourraient avoir droit à un remboursement partiel si le Ministère ne respecte pas les normes de service.

Moderniser les structures et l'administration des frais

Dans le cadre de l'[Initiative sur la modernisation des frais](#)^{ciix} de TC, le Ministère a continué d'améliorer les structures des frais et de renforcer les engagements quant aux services. (À TC, de nombreux frais n'ont pas augmenté depuis 20 ans et ne reflètent donc pas les coûts de la prestation des services.) TC a entretenu un dialogue et des consultations avec des intervenants sur les propositions de changements de frais, comme les opérations à moindre risque au-delà de la visibilité directe des systèmes d'aéronefs télépilotés, l'enregistrement des navires, les redevances réglementaires (droits) pour le fonds d'assainissement des navires. En avril 2021, le [Règlement sur les droits de sécurité maritime](#)^{cx} est entré en vigueur. Il prévoit notamment de nouveaux droits pour les certificats d'assurance maritime. TC a aussi présenté l'option de demander et de payer ces certificats en ligne. Enfin, la phase 1 de la modernisation des frais dans le cadre du programme d'inspection des cargaisons maritimes est également entrée en vigueur.

En outre, dans le cadre de la transformation des services de TC, le Ministère a continué d'élaborer des outils pour améliorer la prestation des services pour les Canadiens, dont l'une des priorités est d'accorder à la population l'accès en ligne à la totalité des services payants du Ministère.

Analyse comparative entre les sexes plus

TC applique systématiquement un cadre rigoureux d'ACS Plus lors de l'examen des plans et des propositions de politiques, de programmes, de projets, de lois et de règlements dans le but de cibler les obstacles systémiques et de contribuer à leur élimination ainsi que de mettre de l'avant des possibilités équitables pour divers groupes de la population selon le sexe, le genre et d'autres facteurs croisés d'identité.

En 2021-2022, la représentation des sexes a été particulièrement mise de l'avant dans les campagnes publicitaires et dans les communications sur le Web et les médias sociaux. TC a continué d'appliquer les facteurs de l'ACS Plus à prendre en considération dans la conception des campagnes d'information et de publicité, des consultations et des sondages ainsi que dans la sélection de l'échantillonnage des études de recherche.

De plus, les communications sur le Web et les médias sociaux sont désormais faites simultanément dans les deux langues officielles, conformément aux normes du gouvernement relatives au Web. Les produits de communication étaient également

neutres et brossaient un portrait juste, représentatif et inclusif de la diversité de la population canadienne. Les visuels utilisés dans les médias sociaux, le Web et les campagnes publicitaires comportaient des images neutres quant au genre, des genres différents (souvent dans des rôles non traditionnels), diverses ethnies et des Canadiens vivant avec un handicap. Le Ministère n'a pas reçu de demandes de contenu numérique dans un média substitut.

En 2021-2022, les documents d'orientation de TC sur l'ACS Plus ont été entièrement mis à jour, dont un modèle révisé de l'ACS Plus et des instructions destinées à l'utilisateur ainsi qu'un répertoire des sources et des données de l'ACS Plus qui cadrent avec les nouveaux outils de renforcement de l'ACS Plus (un outil publié par Femmes et Égalité des genres Canada). TC a participé à des réunions et à des événements interministériels et internationaux, en plus de promouvoir les pratiques exemplaires liées à l'ACS Plus. Au début de 2022, TC a participé à la consultation annuelle sur le genre et le transport organisée par le Forum international des transports, et en juin 2022, des représentants de TC ont animé une séance de formation sur l'ACS Plus en action lors de la convention annuelle de leadership *Women with Drive* de RH Camionnage Canada (plus de 200 personnes de l'industrie ont assisté à cette convention). Le Ministère a continué de collaborer avec plus de 90 membres du Réseau de l'ACS Plus à TC au moyen de mises à jour par courriel et de réunions, et a organisé une activité d'apprentissage virtuelle pour le Réseau pendant la Semaine de sensibilisation à l'ACS Plus. L'outil d'orientation de l'ACS Plus pour les processus de dotation de TC a été mis au point. Les gestionnaires pourront s'en servir pour intégrer efficacement les considérations liées à l'ACS Plus dans les possibilités de dotation. TC a continué de promouvoir la formation obligatoire sur l'ACS Plus; plus de 80 % des employés de TC ont suivi la formation en ligne sur l'ACS Plus proposé par Femmes et Égalité des genres Canada.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2021-2022	Dépenses prévues 2021-2022	Autorisations totales pouvant être utilisées 2021-2022	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2021-2022	Écart en 2021-2022 (dépenses réelles moins dépenses prévues)
214 715 234 \$	214 715 234 \$	255 744 759 \$	250 468 392 \$	35 753 158 \$

Ressources humaines (équivalents temps plein)

Équivalents temps plein prévus 2021-2022	Équivalents temps plein réels 2021-2022	Écart en 2021-2022 (équivalents temps plein réels moins équivalents temps plein prévus)
1 340	1 622	282

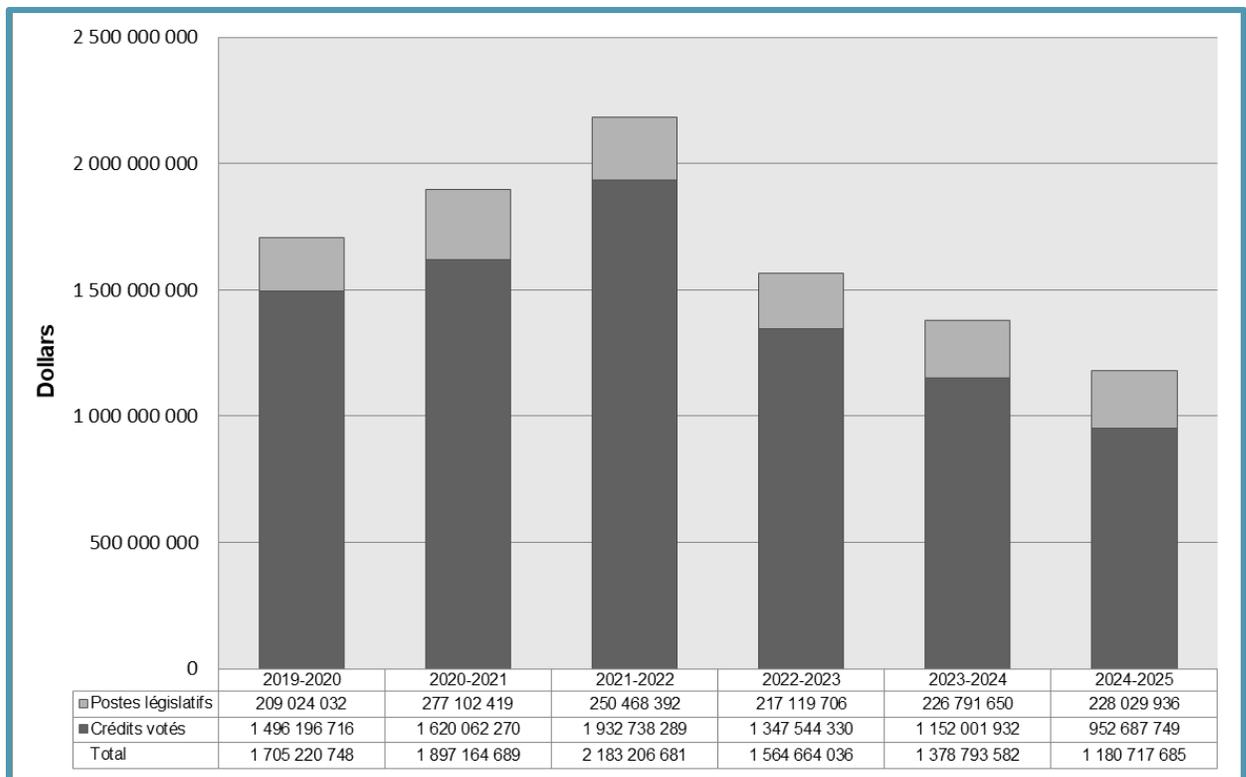
Analyse des tendances en matière de dépenses et de ressources humaines

Dépenses réelles

Graphique sur les tendances en matière de dépenses du Ministère

Dépenses de 2019-2020 à 2024-2025

Le graphique suivant présente les dépenses prévues (votées et législatives) au fil du temps.



Comme l'illustre le graphique sur les tendances en matière de dépenses du Ministère, les dépenses réelles de TC ont augmenté de l'exercice 2019-2020 à l'exercice 2021-2022. L'augmentation est principalement attribuable au financement supplémentaire d'initiatives comme le Fonds national des corridors commerciaux, le programme d'Incitatifs pour l'achat de véhicules zéro émission et l'achat d'un nouveau traversier (NM *Madeleine II*) afin d'assurer la continuité des services de traversier vers la collectivité éloignée des Îles-de-la-Madeleine. Cette augmentation comprenait également des dépenses pour des programmes visant à soutenir le secteur aérien pendant la pandémie de COVID-19 (comme l'augmentation du financement du Programme d'aide

aux immobilisations aéroportuaires, du Programme des infrastructures essentielles des aéroports et du Fonds d'aide pour les aéroports).

La baisse des plans de dépenses après 2021-2022 s'explique essentiellement par l'élimination graduelle du financement d'initiatives telles que l'Initiative sur les véhicules zéro émission, le Soutien aux communautés éloignées, le Plan de protection des océans, le Fonds national des corridors commerciaux ainsi que les dépenses pour des programmes visant à soutenir le secteur aérien pendant la pandémie de COVID-19 (comme l'augmentation du financement du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, du Programme des infrastructures essentielles des aéroports et du Fonds d'aide pour les aéroports).

Les dépenses prévues ne comprennent pas le financement attendu pour des postes inclus dans les budgets de 2021 ou de 2022.

Sommaire du rendement budgétaire pour les responsabilités essentielles et les services internes (en dollars)

Responsabilités essentielles et services internes	Budget principal des dépenses 2021-2022	Dépenses prévues 2021-2022	Dépenses prévues 2022-2023	Dépenses prévues 2023-2024	Autorisations totales pouvant être utilisées 2021-2022	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2019-2020	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2020-2021	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2021-2022
RE 1 – Un réseau de transport sécuritaire et sûr	444 748 926	444 748 926	399 141 879	353 454 379	513 774 558	453 703 550	460 142 800	454 625 657
RE 2 – Un réseau de transport écologique et novateur	480 211 176	480 211 176	204 472 272	140 993 945	606 849 025	389 635 911	345 956 926	464 773 611
RE 3 – Un réseau de transport efficace	911 569 977	911 569 977	759 615 683	693 185 777	1 435 139 031	644 930 752	852 124 999	1 013 339 021
Total partiel	1 836 530 079	1 836 530 079	1 363 229 834	1 187 634 101	2 555 762 614	1 488 270 213	1 658 224 725	1 932 738 289
Services internes	214 715 234	214 715 234	201 434 202	191 159 481	255 744 759	216 950 535	238 939 964	250 468 392
Total	2 051 245 313	2 051 245 313	1 564 664 036	1 378 793 582	2 811 507 373	1 705 220 748	1 897 164 689	2 183 206 681

Le tableau « Sommaire de la planification budgétaire pour les responsabilités essentielles et les Services internes » présente les ressources financières budgétaires allouées aux responsabilités essentielles de TC et aux Services internes.

Dépenses prévues

Les dépenses prévues comprennent le financement approuvé au moment de l'approbation du Budget principal de 2021-2022 et ne comprendraient pas le financement attendu du budget de 2021 ou du budget de 2022.

Autorisations totales pouvant être utilisées

Les autorisations totales pouvant être utilisées sont supérieures aux dépenses prévues, car elles comprennent le financement supplémentaire approuvé au cours de l'année, principalement par le biais du processus du Budget supplémentaire des dépenses. Pour 2021-2022, il s'agit par exemple de l'augmentation du financement des programmes de subventions et de contributions pour soutenir le secteur aérien pendant la pandémie, ainsi que de l'augmentation du financement du programme d'Incitatifs pour les véhicules à zéro émission et du Programme de transfert des installations portuaires.

Dépenses réelles

Les dépenses réelles sont inférieures aux autorisations totales pouvant être utilisées en raison des changements apportés aux dates d'achèvement de projets d'immobilisations et au calendrier de paiements de transfert étant donné que le Ministère fait correspondre les dépenses réelles aux besoins des bénéficiaires. Par exemple, les dépenses inférieures aux prévisions pour 2021-2022 comprennent les programmes de subventions et de contributions tels que le Programme des infrastructures essentielles des aéroports, le Fonds national des corridors commerciaux et le programme de protection des côtes et des voies navigables du Canada.

L'information sur les tendances à long terme pour chaque responsabilité essentielle suit généralement les modèles décrits au niveau ministériel dans la section précédente. Pour obtenir de l'information sur les écarts (les dépenses réelles moins les dépenses prévues) de 2021-2022 par rapport aux responsabilités essentielles, veuillez noter :

Réseau de transport sûr et sécuritaire

Les dépenses liées à cette responsabilité essentielle ont dépassé de 9,9 millions de dollars (ou 2 %) les prévisions initiales en 2021-2022, ce qui est considéré comme un écart non significatif.

Réseau de transport écologique et novateur

Les dépenses liées à cette responsabilité essentielle sont inférieures de 15,4 millions de dollars (ou 3 %) aux prévisions initiales en 2021-2022, principalement en raison d'excédents dans des programmes d'immobilisations, de subventions et de contribution, comme l'iVZE, en raison de changements apportés aux dates d'achèvement de projets d'immobilisations et au calendrier de paiements de transfert étant donné que le Ministère

fait correspondre les dépenses réelles aux besoins des bénéficiaires, compensés par une augmentation du financement de diverses initiatives.

Réseau de transport efficace

Les dépenses liées à cette responsabilité essentielle sont supérieures de 101,8 millions de dollars (ou 11 %) aux prévisions initiales en 2021 2022, principalement en raison l'augmentation du financement approuvé au cours de l'année par le processus du Budget supplémentaire des dépenses pour les programmes de subventions et de contributions visant à soutenir le secteur aérien pendant la pandémie.

Services internes

Les dépenses liées aux Services internes sont supérieures de 36,8 millions de dollars (ou 17 %) aux prévisions initiales en 2021 2022 en raison de l'augmentation du financement des Services internes, principalement pour répondre aux besoins de financement de la gestion de l'information et des technologies de l'information.

Ressources humaines réelles

Le tableau « Sommaire de la planification des ressources humaines pour les responsabilités essentielles et les Services internes » présente les équivalents temps plein (ETP) affectés à chacune des responsabilités essentielles de TC et aux Services internes.

Sommaire des ressources humaines pour les responsabilités essentielles et les services internes

Responsabilités essentielles et services internes	Équivalents temps plein réels 2019-2020	Équivalents temps plein réels 2020-2021	Équivalents temps plein prévus 2021-2022	Équivalents temps plein réels 2021-2022	Équivalents temps plein prévus 2022-2023	Équivalents temps plein prévus 2023-2024
Un réseau de transport sécuritaire et sûr	3 479	3 514	3 451	3 392	3 291	3 047
Un réseau de transport écologique et novateur	629	678	713	775	591	449
Un réseau de transport efficace	488	490	498	503	480	473
Total partiel	4 596	4 682	4 662	4 670	4 362	3 969
Services internes	1 448	1 569	1 340	1 622	1 270	1 225
Total	6 044	6 251	6 002	6 292	5 632	5 194

Comme l'illustre le tableau ci-dessus, les ETP ont augmenté de 2019 2020 à 2021 2022. Cette augmentation est principalement attribuable à des initiatives telles que l'Initiative

des corridors de commerce et de transport, la protection de la vie marine, le projet d'agrandissement du réseau de *Trans Mountain* et les initiatives temporaires visant à soutenir le secteur aérien du Canada pendant la pandémie de COVID 19.

Les ETP prévus devraient diminuer après 2021-2022, principalement en raison de la réduction et de l'élimination graduelle du financement pour des initiatives comme l'Initiative des corridors de commerce et de transport, le Plan de protection des océans, l'Initiative de transformation de TC, le projet d'agrandissement du réseau de *Trans Mountain* et les initiatives temporaires visant à soutenir le secteur aérien du Canada pendant la pandémie de COVID 19.

Les ETP prévus ne comprennent pas le financement prévu pour les éléments inclus dans le budget de 2021 ou le budget de 2022.

Dépenses par crédit voté

Pour obtenir des renseignements sur les dépenses votées et les dépenses législatives de TC, veuillez consulter les [Comptes publics du Canada 2021-2022](#)^{cx1}.

Dépenses et activités du gouvernement du Canada

Des renseignements sur l'harmonisation des dépenses de TC avec les activités et dépenses du gouvernement du Canada sont accessibles dans l'[InfoBase du GC](#)^{cxii}.

États financiers et faits saillants des états financiers

États financiers

Les [états financiers de Transports Canada \(non audités\) pour l'exercice terminé le 31 mars 2022](#)^{cxiii} sont publiés sur le site Web du Ministère.

Faits saillants des états financiers

État condensé des opérations (non audité) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2022 (en dollars)

Renseignements financiers	Résultats prévus 2020-2021	Résultats réels 2020-2021	Résultats réels 2019-2020	Écart (résultats réels 2020-2021 moins résultats prévus 2020-2021)	Écart (résultats réels 2020-2021 moins résultats prévus 2019-2020)
Total des dépenses	2 257 942 000	2 275 387 001	1 858 085 756	17 445 001	417 301 245
Total des revenus	83 134 000	83 306 675	71 385 444	172 675	11 921 231
Coût net des opérations avant le financement du gouvernement et les transferts	2 174 808 000	2 192 080 326	1 786 700 312	17 272 326	405 380 014

**État condensé de la situation financière (non audité) au 31 mars 2022
(en dollars)**

Renseignements financiers	2021-2022	2020-2021	Écart (2021-2022 moins 2020-2021)
Total des passifs nets	1 344 948 065	1 318 444 374	26 503 691
Total des actifs financiers nets	439 417 039	483 005 708	(43 588 669)
Dette nette du Ministère	905 531 026	835 438 666	70 092 360
Total des actifs non financiers	2 938 527 697	2 952 182 538	(13 654 841)
Situation financière nette du Ministère	2 032 996 671	2 116 743 872	(83 747 201)

Information ministérielle

Profil organisationnel

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

Administrateur général : Michael Keenan

Portefeuille ministériel : Transports Canada

Le [portefeuille de TC](#)^{cxiv} comprend :

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

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

Instrument habilitant : *Loi sur le ministère des Transports*^{cxvii} (L.R.C. [1985], ch. T-18)

TC administre plus de 50 [lois liées au transport](#)^{cxviii} et partage l'administration de nombreuses autres lois. Justice Canada est le ministère fédéral responsable de tenir à jour les [lois codifiées du Canada](#)^{cxix}. Il fournit également l'accès au texte complet des lois et des règlements fédéraux.

Année d'incorporation ou de création : 1936

Raison d'être, mandat et rôle : Qui sommes-nous et que faisons-nous?

Notre [raison d'être, notre mandat et notre rôle : Qui sommes-nous et que faisons-nous](#)^{cxx} sont énoncés sur le site Web de TC.

Pour en savoir plus sur les engagements organisationnels ministériels formulés dans la lettre de mandat, veuillez consulter la « [lettre de mandat du ministre](#)^{cxxi} ».

Contexte opérationnel

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

Cadre de présentation des rapports

Le Cadre ministériel des résultats et le Répertoire des programmes de TC approuvés pour 2021-2022 sont énoncés ci-dessous.

Cadre ministériel des résultats					
Responsabilité essentielle 1 : Un réseau de transport sûr et sécuritaire		Responsabilité essentielle 2 : Un réseau de transport écologique et novateur		Responsabilité essentielle 3 : Un réseau de transport efficace	
Résultat 1 : Un réseau de transport sécuritaire	Indicateur : Taux d'accidents et taux de victimes sur une période de 10 ans (transport aérien et maritime)	Résultat 4 : Les émissions atmosphériques nocives provenant des transports au Canada sont réduites	Indicateur : Pourcentage de changement relatif aux émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports	Résultat 7 : Les corridors de transport permettent d'expédier les produits de façon efficace vers le marché	Indicateur : Temps de déplacement d'un point à l'autre, par transport ferroviaire, 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 : Taux d'accidents et taux de victimes sur une période de 5 ans (transport ferroviaire)				Indicateur : 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 : Taux de collisions routières à déclaration obligatoire au Canada				Indicateur : Temps de déplacement d'un point à l'autre de marchandises conteneurisées en provenance des ports d'Asie
Résultat 2 : Un réseau de transport sûr	Indicateur : Taux de blessures graves dans les collisions routières à déclaration obligatoire au Canada	Résultat 5 : Les milieux marins et océaniques canadiens sont protégés contre les répercussions du transport maritime	Indicateur : Réduction du taux de déversements dans les milieux océaniques et marins du Canada	Résultat 8 : Les voyageurs canadiens et les exploitants du transport des passagers et des marchandises profitent d'options et d'un service amélioré	Indicateur : Temps de déplacement d'un point à l'autre d'un ensemble sélectionné de marchandises, comme les céréales, en partance du Canada vers l'Asie
	Indicateur : Taux de conformité des entités aériennes réglementées canadiennes aux règlements de TC en matière de sûreté				Indicateur : Pourcentage de demandes/problèmes de services aériens internationaux traités
	Indicateur : Nombre total de demandes d'habilitation de sécurité en matière de transport (HST) traitées par rapport aux demandes reçues				Indicateur : Pourcentage des demandes d'exemption traitées de transporteurs étrangers pour des services offerts au Canada
	Indicateur : Délai de révocation des habilitations de sécurité en matière de transport		Indicateur : Pourcentage de navires mesurant au moins 20 mètres qui respectent les mesures de limitation de vitesse visant à atténuer les répercussions du trafic maritime sur les espèces marines		

<p>Résultat 3 : Un régime moderne de sécurité et de sûreté qui appuie la croissance économique</p>	<p>Indicateur : Pourcentage des règlements de TC en matière de sûreté et de sécurité harmonisé avec les normes internationales en transport (aérien)</p> <p>Indicateur : Pourcentage des demandes de client pour obtenir des autorisations de sécurité ou de sûreté qui respectent les normes de service de TC (aérien)</p> <p>Indicateur : Pourcentage des autorisations réglementaires en matière de sûreté des entités certifiées qui ont été obtenues conformément aux normes de service établies (maritime)</p>	<p>Résultat 6 : Un réseau de transport qui favorise l' innovation</p>	<p>Indicateur : Nombre de nouveaux produits aéronautiques certifiés</p>	<p>Résultat 9 : Transports Canada gère ses actifs de façon efficace</p>	<p>Indicateur : Disponibilité des biens liés au transport détenus et gérés par Transports Canada (ports, aéroports et traversiers)</p>
---	---	--	--	--	---

Services internes		
Répertoire des programmes		
Responsabilité essentielle 1 : Un réseau de transport sûr et sécuritaire	Responsabilité essentielle 2 : Un réseau de transport écologique et novateur	Responsabilité essentielle 3 : Un réseau de transport efficace
<p>Programmes : Cadre réglementaire de la sécurité aérienne, Surveillance de la sécurité aérienne, Services des aéronefs, Cadre réglementaire de la sécurité 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 de la sécurité intermodale du transport terrestre, Surveillance de la sécurité intermodale du transport terrestre, Cadre réglementaire pour le transport des marchandises dangereuses, Surveillance du transport des marchandises dangereuses, Soutien technique du transport des marchandises dangereuses, Cadre réglementaire de la sûreté aérienne, Surveillance de la sûreté aérienne, Cadre réglementaire de la sûreté maritime, Surveillance de la sûreté maritime, Cadre réglementaire de la sûreté intermodale du transport terrestre, Surveillance de la sûreté intermodale du transport terrestre, Certification de filtrage de sécurité et Gestion des urgences.</p>	<p>Programmes : Changements climatiques et qualité de l'air, Protection des océans et des voies navigables, Programme de protection de la navigation, Gérance environnementale du transport, Innovation dans le secteur des transports et Partenariats avec les Autochtones et mobilisation des Autochtones.</p>	<p>Programmes : Cadres qui appuient le marché des transports, Analyse du secteur des transports, Corridors commerciaux nationaux et Infrastructure de transport.</p>

Renseignements complémentaires sur le Répertoire des programmes

Les renseignements complémentaires sur les dépenses, les ressources humaines et les résultats prévus liés au Répertoire des programmes de TC sont accessibles dans l'[InfoBase du GC](#)^{cxxiii}.

Tableaux de renseignements supplémentaires

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

- renseignements sur les programmes de paiements de transfert;
- analyse comparative entre les sexes plus;
- initiatives horizontales;
- réponse aux comités parlementaires et aux vérifications externes;
- rapport sur la stratégie ministérielle de développement durable.

Dépenses fiscales fédérales

Le Plan ministériel de TC ne comprend pas de renseignements sur les dépenses fiscales liés aux résultats prévus pour 2020-2021.

Les dépenses fiscales relèvent de la 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](#)^{cxxv}. Ce rapport fournit des renseignements détaillés sur les dépenses fiscales, y compris les objectifs, les renseignements historiques et les renvois aux programmes des dépenses connexes du gouvernement fédéral, ainsi que sur les évaluations, les rapports de recherche et les analyses comparatives entre les sexes. Les mesures fiscales présentées dans le présent 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 : [Site Web de Transports Canada](#)^{cxxvi}

Annexe : définitions

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

Processus analytique utilisé pour évaluer l'effet des politiques, des programmes et des services sur divers groupes de femmes, d'hommes et de personnes de diverses identités de genre en fonction de multiples facteurs, notamment la race, l'ethnicité, la religion, l'âge et les déficiences physiques et intellectuelles.

cadre ministériel des résultats (*departmental result framework*)

Cadre reliant les responsabilités essentielles du ministère à ses résultats ministériels et à ses indicateurs de résultat ministériel.

cible (*target*)

Niveau mesurable du rendement ou du succès qu'un organisme, 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 d'immobilisations; paiements de transfert à d'autres ordres de gouvernement, à des organismes 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. Pour un poste donné, le nombre d'équivalents temps plein représente le rapport entre le nombre d'heures travaillées par une personne, divisé par le nombre d'heures normales prévues dans sa convention collective.

expérimentation (*experimentation*)

Tenue d'activités visant à étudier, à mettre à l'essai et à comparer les effets et les répercussions de politiques et d'interventions afin d'étayer la prise de décisions fondée sur des éléments probants, et à améliorer les résultats pour les Canadiens en apprenant ce qui fonctionne, pour qui et dans quelles circonstances. L'expérimentation est liée à l'innovation (l'essai de nouvelles approches), mais elle en diffère parce qu'elle suppose une comparaison rigoureuse des résultats. À titre d'exemple, le fait d'utiliser un nouveau site Web pour communiquer avec les Canadiens peut être une innovation, mais le fait de conduire des essais systématiques du nouveau site Web par rapport aux outils existants de sensibilisation ou à un ancien site Web pour voir celui qui permet une mobilisation plus efficace 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'un organisme, d'un programme, d'une politique ou d'une initiative par rapport aux résultats attendus.

indicateur de résultat ministériel (*departmental result indicator*)

Mesure quantitative du progrès réalisé par rapport à un résultat ministériel.

initiative horizontale (*horizontal initiative*)

Initiative dans le cadre de laquelle deux organismes fédéraux 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 un organisme 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*)

Rapport qui présente les plans et le rendement attendu d'un ministère qui reçoit des crédits parlementaires. Les plans ministériels couvrent une période de trois ans et sont habituellement présentés au Parlement au printemps.

priorité ministérielle (*departmental priority*)

Plan ou projet qu'un ministère a choisi de cibler et dont il rendra compte au cours de la période de planification. Il s'agit de ce qui importe le plus ou qui doit être fait en premier pour favoriser la réalisation des résultats ministériels souhaités.

priorités pangouvernementales (*government-wide priorities*)

Aux fins du Rapport sur les résultats ministériels de 2020-2021, les thèmes généraux qui présentent le programme du gouvernement dans le discours du Trône de 2019, soit lutter contre les changements climatiques, renforcer la classe moyenne, parcourir le chemin de la réconciliation, assurer la santé et la sécurité des Canadiens et placer le Canada en position favorable pour assurer sa réussite dans un monde incertain.

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 facilite la prise de décisions, l'obligation de rendre compte 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*)

Rapport d'un ministère sur les réalisations accomplies 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 tirées 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 attribuable en partie à un organisme, à une politique, à un programme ou à une initiative. Les résultats ne relèvent pas d'un organisme, d'une politique, d'un programme ou d'une initiative unique, mais ils s'inscrivent dans la sphère d'influence de l'organisme.

résultat ministériel (*departmental result*)

Conséquence ou résultat qu'un ministère cherche à atteindre. Un résultat ministériel échappe généralement au contrôle direct du ministère, mais il devrait être influencé par les résultats des programmes.

Notes en fin d'ouvrage

ⁱ Rapports sur les résultats ministériels de Transports Canada, <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/transparence/gestion-rapports-ministeriels/rapports-resultats-ministeriels-rrm>

ⁱⁱ Transports Canada – Arrêté ministériel, arrêté d'urgence, injonction ministérielle, ordres et lettre de réponse, <https://tc.canada.ca/fr/arrete-ministeriel-arrete-urgence-injonction-ministerielle-ordres-lettre-reponse>

ⁱⁱⁱ Transports Canada – Exemptions du *Règlement de l'aviation canadien*, <https://tc.canada.ca/fr/aviation/centre-reference/exemptions-reglement-aviation-canadien-rac>

^{iv} Stratégie de cybersécurité des véhicules de Transports Canada, <https://tc.canada.ca/fr/transport-routier/technologies-novatrices/vehicules-connectes-automatisees/strategie-cybersecurite-vehicules-transports-canada>

^v L'outil d'évaluation de la cybersécurité des véhicules au Canada (OECV), <https://tc.canada.ca/fr/transport-routier/technologies-novatrices/vehicules-connectes-automatisees/outil-evaluation-cybersecurite-vehicules-canada-oecv>

^{vi} Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM), <https://ccmta.ca/fr/>

^{vii} CCATM - Lignes directrices aux administrations canadiennes sur la sécurité des essais et du déploiement des véhicules dotés d'un système de conduite automatisée – version 2, <https://www.ccmta.ca/web/default/files/PDF/Canadian%20Jurisdictional%20Guidelines%20for%20the%20Safe%20Testing%20and%20Deployment%20of%20Vehicles%20Equipped%20with%20Automated%20Driving%20Systems%20Version%202.0-%20French.pdf>

^{viii} Lignes directrices pour les essais des systèmes de conduite automatisée au Canada, version 2.0, https://tc.canada.ca/sites/default/files/2021-09/automated_driving_system_report_fr.pdf

^{ix} CEE-ONU – Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules, <https://unece.org/fr/introduction>

^x Transports Canada – Programme amélioré de paiements de transfert de la sécurité routière, <https://tc.canada.ca/fr/programmes/programmes-financement/programme-ameliore-paiements-transfert-securite-routiere>

^{xi} Transports Canada – Systèmes d'aide à la conduite, <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/consultations/contexte-systemes-aide-conduite>

^{xii} Feuille de route de l'Examen de la réglementation du secteur des transports, <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/lois-reglements/feuille-route-examen-reglementation-secteur-transports>

^{xiii} *Règlement de l'aviation canadien*, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-96-433/>

^{xiv} Transports Canada – Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne, <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/lois-reglements/liste-reglements/reglement-aviation-canadien-dors-96-433-conseil-consultatif-reglementation-aerienne-canadienne-ccrac>

^{xv} Transports Canada – Programme de surveillance de la sécurité des véhicules automobiles, <https://tc.canada.ca/fr/transport-routier/publications/programme-surveillance-securite-vehicules-automobiles>

^{xvi} *Loi sur la sécurité automobile*, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/m-10.01/>

^{xvii} *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*, https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/C.R.C.%2C_ch._1038/index.html

^{xviii} Transports Canada – Intervention en cas d'urgence, d'accidents ou d'incidents, <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/transparence/documents-information-transports-canada/20191120/intervention-cas-urgence-accidents-incidents>

^{xix} Gouvernement du Canada – Plan fédéral d'intervention d'urgence, <https://www.securitepublique.gc.ca/cnt/rsrscs/pblctns/mrgnc-rspns-pln/index-fr.aspx>

^{xx} Projet pilote Identité numérique des voyageurs connus (INVC), <https://ktdi.org/>

^{xxi} Transports Canada – L'initiative sur la sécurité aérienne, <https://tc.canada.ca/fr/initiatives/initiative-securite-aerienne>

^{xxii} Comité consultatif sur la sécurité aérienne, <https://www.iata.org/en/programs/security/safer-skies-committee>

^{xxiii} Transports Canada – Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime, <https://tc.canada.ca/fr/transport-maritime/surete-maritime/groupe-travail-interministeriel-surete-maritime>

^{xxiv} Transports Canada – Système de validation de document électronique maritime, <https://medv-vdem.tc.gc.ca/fr>

^{xxv} *Loi sur la sûreté du transport maritime*, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/m-0.8/>

- ^{xxvi} Transports Canada – Ciblage du fret aérien préalable au chargement, <https://tc.canada.ca/fr/programmes/ciblage-fret-aerien-prealable-chargeement-cfapc>
- ^{xxvii} Gouvernement du Canada – Examens réglementaires ciblés 2019-2021 (Deuxième série), <https://www.canada.ca/fr/gouvernement/systeme/lois/developpement-amelioration-reglementation-federale/modernisation-reglementation/examens-reglementaires-cibles/2019-2021-serie-2.html>
- ^{xxviii} *Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire de voyageurs* (DORS/2020-222), <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2020-222/index.html>
- ^{xxix} *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche*, https://laws.justice.gc.ca/fra/reglements/C.R.C.%2C_ch._1486/
- ^{xxx} *Règlement sur les certificats de sécurité de bâtiment*, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2021-135/>
- ^{xxxi} *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2021-135/>
- ^{xxxii} Transports Canada – Parlons transport – Règlement sur le système de gestion de la sécurité maritime proposé, <https://parlonstransport.ca/rglement-sur-le-systme-de-gestion-de-la-scurit-maritime-2021-propos>
- ^{xxxiii} *Règlement sur les droits de sécurité maritime*, <https://canadagazette.gc.ca/rp-pr/p2/2021/2021-04-14/html/sor-dors59-fra.html>
- ^{xxxiv} *Règlement sur la responsabilité en matière maritime et les déclarations de renseignements*, <https://gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2021/2021-04-14/html/sor-dors63-fra.html>
- ^{xxxv} *Règlement sur les droits relatifs aux certificats selon la Convention d'enlèvement des épaves*, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2021-62/page-1.html>
- ^{xxxvi} *Règlement sur les enregistreurs audio et vidéo de locomotive*, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2020-178/index.html>
- ^{xxxvii} Transports Canada – Règlement concernant la sécurité de la voie, <https://tc.canada.ca/fr/transport-ferroviaire/regles/2021-2022/reglement-concernant-securite-voie>
- ^{xxxviii} Transports Canada – Arrêté ministériel 21-06, <https://tc.canada.ca/fr/transport-ferroviaire/mesures-application-autres-mesures-mitiger-risques-securite-ferroviaire/ordres-ministeriels-injonctions-ministerielles/arrete-vertu-article-3201-loi-securite-ferroviaire-mo-21-06>
- ^{xxxix} Programme de financement de la participation communautaire de Transports Canada, <https://tc.canada.ca/fr/programmes/programme-financement-participation-communautaire>
- ^{xl} Certificats temporaires – Transport des marchandises dangereuses se sont par conséquent de Transports Canada, <https://tc.canada.ca/fr/marchandises-dangereuses/certificats-temporaires>
- ^{xli} Transports Canada – Rechercher des certificats, <https://wwwapps.tc.gc.ca/Saf-Sec-Sur/3/approvals-approbations/SearchCertificates.aspx>
- ^{xlii} Transports Canada – Centre canadien d'urgence transport, <https://tc.canada.ca/fr/marchandises-dangereuses/canutec>
- ^{xliii} *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, <https://www.laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2001-286/index.html>
- ^{xliv} Norme aérospatiale de SAE International AS 6413 (en cours), <https://www.sae.org/standards/content/as6413/>
- ^{xlv} Transports Canada – Symposium de recherche du transport des marchandises dangereuses – février 2019, <https://tc.canada.ca/fr/marchandises-dangereuses/symposium-recherche-transport-marchandises-dangereuses>
- ^{xlvi} *Règlement sur le personnel maritime*, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2007-115/>
- ^{xlvii} Gouvernement du Canada – Analyse comparative entre les sexes plus, <https://femmes-egalite-genes.canada.ca/fr/analyse-comparative-entre-sexes-plus/est-analyse-comparative-entre-sexes-plus.html>
- ^{xlviii} Transports Canada – Comité consultatif canadien sur les drones (CCCD), <https://tc.canada.ca/fr/aviation/securite-drones/innovation-collaboration-matiere-drones/comite-consultatif-canadien-drones-cccd>
- ^{xlix} Transports Canada – Programme de formation dans le domaine maritime, <https://tc.canada.ca/fr/campagnes/protégeons-nos-cotes-plan-protection-oceans/partenariats-plus-forts-avec-communautés-autochtones-cotières/renouveler-programme-formation-dans-domaine-maritime>
- ^l Nations Unies – Objectifs de développement durable, <https://sdgs.un.org/goals>
- ^{li} Gouvernement du Canada – Plan fédéral de mise en œuvre du Programme à l'horizon 2030, <https://www.canada.ca/en/employment-social-development/programs/agenda-2030/federal-implementation-plan.html>

- lii ODD 3 – Bonne santé et bien-être, <https://sdgs.un.org/goals/goal3>
- liii Organisation maritime internationale – Les femmes dans le secteur maritime, <https://www.imo.org/en/OurWork/TechnicalCooperation/Pages/WomenInMaritime.aspx>
- liv ODD 5 : Autonomiser les femmes et les filles, et réaliser l'égalité des sexes, <https://sdgs.un.org/goals/goal5>
- lv InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- lvi Transports Canada – Plan de protection des océans, <https://tc.canada.ca/fr/initiatives/plan-protection-oceans>
- lvii Programme national de surveillance aérienne de Transports Canada, <https://tc.canada.ca/fr/programmes/programme-national-surveillance-aerienne>
- lviii Transports Canada – Ce que nous avons entendu : l'avenir du Plan de protection des océans, <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/consultations/ce-que-nous-avons-entendu-avenir-plan-protection-oceans>
- lix Transports Canada – Rapport aux Canadiens, <https://tc.canada.ca/fr/campagnes/plan-protection-oceans>
- lx Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques, <https://www.canada.ca/fr/services/environnement/meteo/changementsclimatiques/cadre-pancanadien.html>
- lxi Transports Canada – Évaluation des risques liés aux actifs de transport (ERAT), <https://tc.canada.ca/fr/programmes/programme-evaluation-risques-lies-ressources-transport>
- lxii Transports Canada – Véhicules zéro émission (iVZE), <https://tc.canada.ca/fr/transport-routier/technologies-novatrices/vehicules-zero-emission>
- lxiii Ressources naturelles Canada – Stratégie du Canada relative à l'hydrogène, <https://www.rncan.gc.ca/changements-climatiques/lavenir-vert-canada/strategie-relative-lhydrogene/23134>
- lxiv Innovation, Sciences et Développement économique Canada – Solutions innovatrices Canada, <http://www.ic.gc.ca/eic/site/101.nsf/fra/accueil>
- lxv Transports Canada – Programme de financement pour la participation autochtone, <https://tc.canada.ca/fr/programmes/programme-financement-participation-autochtone>
- lxvi *Loi sur les eaux navigables canadiennes*, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/n-22/>
- lxvii *Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux*, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/w-12.3/>
- lxviii Transports Canada – Programme de financement de la participation communautaire, <https://tc.canada.ca/fr/programmes/programme-financement-participation-communautaire>
- lxix Transports Canada – Programme de financement de la participation communautaire – Composante Système de transport maritime, <https://tc.canada.ca/fr/programmes/programme-financement-participation-communautaire/faire-demande-financement-pfpc-composante-systeme-transport-maritime>
- lxx Transports Canada – Programme de financement de la participation communautaire – Composante de la Sécurité ferroviaire, <https://tc.canada.ca/fr/programmes/programme-financement-participation-communautaire/faire-demande-financement-pfpc-composante-securite-ferroviaire>
- lxxi Gouvernement du Canada – Cadre stratégique sur les connaissances autochtones, <https://www.canada.ca/fr/agence-evaluation-impact/programmes/consultation-autochtones-cadre-evaluations-environnementales-federales/initiative-cadr-strategique-savoir-autochtone/le-savoir-autochtone.html>
- lxxii Gouvernement du Canada – Projet d'agrandissement du réseau Trans Mountain – Sécurité maritime renforcée, <https://www.canada.ca/fr/campagne/trans-mountain/protection-de-lenvironnement/documentdinformation5.html>
- lxxiii *Règlement sur les câbles de trille*, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-86-1026/TexteComplet.html>
- lxxiv *Règlement sur les ponts des eaux navigables*, https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/C.R.C.%2C_ch._1231/index.html
- lxxv *Règlement sur les ouvrages construits dans les eaux navigables*, https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/C.R.C.%2C_ch._1232/index.html
- lxxvi *Loi sur le pilotage*, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/p-14/>
- lxxvii Transports Canada – Programme à l'égard des bateaux abandonnés, https://www.canada.ca/fr/transports-canada/nouvelles/2017/05/intervenir_a_l_egarddesbateauxabandonnesaucanadauneinitiativeup.html
- lxxviii *Règlement sur l'eau de ballast*, <https://canadagazette.gc.ca/rp-pr/p2/2021/2021-06-23/html/sor-dors120-fra.html>
- lxxix Transports Canada – Programme écoTechnologie pour véhicules, <https://tc.canada.ca/fr/programmes/programmes-financement/programme-ecotechnologie-vehicules>

- ^{lxxx} Gouvernement du Canada – Recharge intelligente pour autobus électriques, <https://www.rncan.gc.ca/science-et-donnees/financement-et-partenariats/occasions-de-financement/investissements-actuels/recharge-intelligente-pour-autobus-electriques/23803>
- ^{lxxxi} Transports Canada – Programme de promotion de la connectivité et l’automatisation du système de transports, <https://tc.canada.ca/fr/programmes/programmes-financement/programme-promotion-connectivite-automatisation-systeme-transports>
- ^{lxxxii} Transports Canada – Projets financés dans le cadre du Programme de promotion de la connectivité et de l’automatisation du système de transport, <https://tc.canada.ca/fr/transport-routier/technologies-novatrices/vehicules-connectes-automatise/projets-finances-dans-cadre-programme-promotion-connectivite-automatisation-systeme-transport>
- ^{lxxxiii} Transports Canada – Architecture des systèmes de transport intelligent, <https://tc.canada.ca/fr/transport-routier/technologies-novatrices/architecture-sti>
- ^{lxxxiv} Association des transports du Canada, <https://www.tac-atc.ca/fr>
- ^{lxxxv} Groupe CSA, https://www.csagroup.org/wp-content/uploads/CSA-CAV-Report_Digital-Accessible.pdf
- ^{lxxxvi} University of Virginia – Étude sur le fond commun pour les véhicules connectés, <https://engineering.virginia.edu/cv-pfs>
- ^{lxxxvii} Transportation Research Board, <https://www.nationalacademies.org/our-work/forum-on-preparing-for-automated-vehicles-and-shared-mobility-services>
- ^{lxxxviii} Commission économique des Nations Unies pour l’Europe, <https://unece.org/fr>
- ^{lxxxix} ODD 9 : Industrie, innovation et Infrastructure, <https://sdgs.un.org/fr/goals/goal9>
- ^{xc} ODD 13 : Mesures pour lutter contre le changement climatique, <https://sdgs.un.org/fr/goals/goal13>
- ^{xci} ODD 17 : Partenariat pour la réalisation des objectifs, <https://sdgs.un.org/fr/goals/goal17>
- ^{xcii} Transports Canada – Le gouvernement du Canada présente les mesures de 2022 pour protéger les épaulards résidents du Sud, <https://www.canada.ca/fr/transports-canada/nouvelles/2022/04/le-gouvernement-du-canada-presente-les-mesures-de-2022-pour-protger-les-epaulards-residents-du-sud.html>
- ^{xciii} Transports Canada – Protéger les baleines noires de l’Atlantique Nord, <https://tc.canada.ca/fr/transport-maritime/navigation-conditions-maritimes/protger-baleines-noires-atlantique-nord-collisions-avec-navires-dans-golfe-saint-laurent>
- ^{xciv} ODD 14 : Conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines, <https://sdgs.un.org/fr/goals/goal14>
- ^{xcv} Transports Canada – Programme de protection de la navigation, <https://tc.canada.ca/fr/programmes/programme-protection-navigation/programme-protection-navigation>
- ^{xcvi} InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- ^{xcvii} Statistique Canada – Centre canadien de données sur les transports, <https://www144.statcan.gc.ca/tdih-cdit/about-apercu-fra.htm>
- ^{xcviii} Statistique Canada – Carrefour de données et d’information sur les transports, <https://www144.statcan.gc.ca/tdih-cdit/index-fra.htm>
- ^{xcix} *Gazette du Canada*, <https://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2022/2022-05-07/html/reg3-fra.html>
- ^c Emploi et Développement social Canada – Programme d’appui aux solutions sectorielles pour la main-d’œuvre, <https://www.canada.ca/fr/emploi-developpement-social/programmes/programme-solutions-sectorielle-main-doeuvre.html>
- ^{ci} Transports Canada – Fonds national des corridors commerciaux, <https://tc.canada.ca/fr/programmes/programmes-financement/fonds-national-corridors-commerciaux>
- ^{cii} RCAANC – Cadre stratégique pour l’Arctique et le Nord du Canada, <https://www.rcaanc-cirnac.gc.ca/fra/1560523306861/1560523330587>
- ^{ciii} Transports Canada – Programme de contributions pour les services de traversier, <https://tc.canada.ca/fr/programmes/programme-contributions-services-traversier>
- ^{civ} Transports Canada – Programme de transfert des installations portuaires, <https://tc.canada.ca/fr/programmes/programme-transfert-installations-portuaires>
- ^{cv} InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- ^{cvi} Secrétariat du Conseil du Trésor – Politique sur les communications et l’image de marque, <https://www.tbs-sct.canada.ca/pol/doc-fra.aspx?id=30683>
- ^{cvi} Secrétariat du Conseil du Trésor – Politique sur les services et le numérique, <https://www.tbs-sct.canada.ca/pol/doc-fra.aspx?id=32603>

- ^{cviii} Transports Canada – Politique sur les remises, <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/transparence/politique-remises-transports-canada>
- ^{cix} Transports Canada – Modernisation des frais de services de Transports Canada, <https://parlonstransport.ca/modernisation-des-frais-de-services-de-transports-canada>
- ^{cx} *Règlement sur les droits de sécurité maritime*, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fr/reglements/DORS-2021-59/index.html>
- ^{cxii} Comptes publics du Canada 2021-2022, <https://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/recgen/cpc-pac/2022/index-fra.html>
- ^{cxiii} InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- ^{cxiii} États financiers de Transports Canada, <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/transparence/gestion-rapports-ministeriels/rapports-financiers-transports-canada/etats-financiers-transports-canada-non-audites-exercice-terme-31-mars-2022>
- ^{cxiv} Portefeuille de Transports Canada, <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/portefeuille-transports-canada>
- ^{cxv} Réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent, <https://grandslacs-voiemaritime.com/fr/>
- ^{cxvi} Administration de pilotage des Grands Lacs, <https://www.glpa-apgl.com/fr/>
- ^{cxvii} *Loi sur le ministère des Transports*, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fr/lois/t-18/>
- ^{cxviii} Transports Canada – Liste des lois, <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/lois-reglements/liste-lois>
- ^{cxix} Lois codifiées, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fr/lois/>
- ^{cxix} Au sujet de Transports Canada – Information ministérielle, <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/sujet-transports-canada-information-ministerielle>
- ^{cxxi} Lettre de mandat du ministre des Transports, <https://pm.gc.ca/fr/lettres-de-mandat/2019/12/13/archivee-lettre-de-mandat-du-ministre-des-transports>
- ^{cxixii} Site Web de Transports Canada, <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/bienvenue-transports-canada>
- ^{cxixiii} InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- ^{cxixiv} Rapports sur les résultats ministériels de Transports Canada, <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/transparence/gestion-rapports-ministeriels/rapports-resultats-ministeriels-rrm>
- ^{cxixv} Ministère des Finances – Rapport sur les dépenses fiscales fédérales, <https://www.canada.ca/fr/ministere-finances/services/publications/depenses-fiscales.html>
- ^{cxixvi} Site Web de Transports Canada, <https://tc.canada.ca/fr>