



TRANSPORTS CANADA

Rapport sur les résultats ministériels 2022–2023



Transports
Canada

Transport
Canada

Canada 

Rapport sur les résultats ministériels 2022-2023

L'honorable Pablo Rodriguez, C.P.,
député
Ministre des Transports

© Sa Majesté le Roi du Canada, représenté par le ministre des Transports, 2023, Ottawa, Canada

Catalogue No. T1-28F-PDF

ISSN 2561-1623

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

Ce document est disponible en formats alternatifs sur demande.

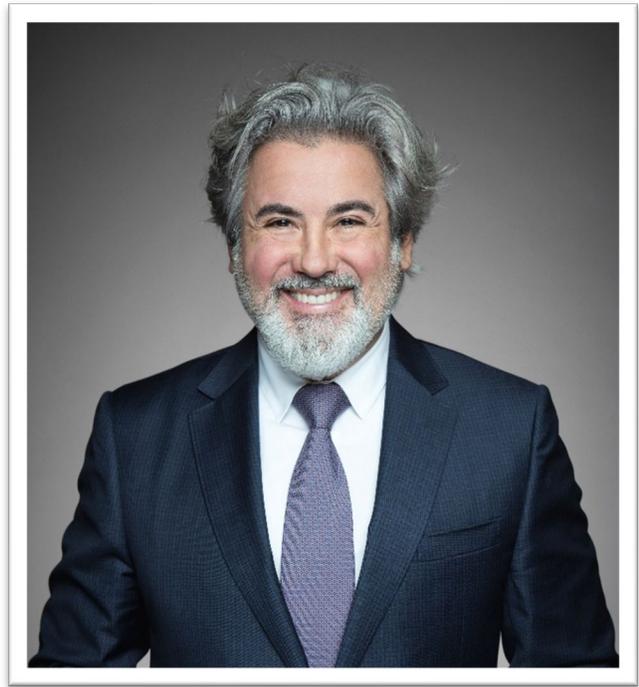
Table de matières

De la part du ministre.....	1
Aperçu des résultats.....	3
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 respectueux de l’environnement et novateur.....	36
Responsabilité essentielle 3 : Un réseau de transport efficace.....	50
Services internes.....	61
Dépenses et ressources humaines.....	67
Dépenses.....	67
Ressources humaines.....	71
Dépenses par crédit voté.....	72
Dépenses et activités du gouvernement du Canada.....	72
États financiers et faits saillants des états financiers.....	72
Renseignements ministériels.....	74
Profil organisationnel.....	74
Raison d’être, mandat et rôle : qui nous sommes et ce que nous faisons.....	74
Contexte opérationnel.....	74
Cadre de présentation de rapports.....	75
Renseignements à l’appui du Répertoire des programmes.....	76
Tableaux de renseignements supplémentaires.....	77
Dépenses fiscales fédérales.....	77
Coordonnées de l’organisation.....	77
Annexe – Définitions.....	78
Notes de fin de rapport.....	82

De la part du ministre

Je suis ravi de présenter le Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023 de Transports Canada (TC). Cette année en fut une de réalisations, de défis et de reprise.

Les mesures de santé et de sécurité publiques visant à protéger les Canadiens et les voyageurs de la COVID-19 ont été progressivement levées. Certains secteurs ont dû faire face à une augmentation des volumes, alors que la demande et les activités de voyage sont revenues à des niveaux jamais atteints depuis le début de la pandémie mondiale. Le rétablissement de la confiance du public dans la sécurité et la fiabilité de nos réseaux de transport était une priorité importante. Transports Canada a collaboré avec des partenaires à l'échelle du secteur des transports et du secteur public pour trouver des moyens d'améliorer les temps d'attente et de réaliser des gains en efficacité, tout en demeurant vigilant.



Les investissements dans les infrastructures ont joué un rôle important dans le processus de reprise. L'année a été riche en projets d'amélioration des aéroports, du transport de marchandises, des cales sèches et des équipements de sécurité ferroviaire, ainsi que d'autres aspects essentiels du réseau de transport canadien.

En octobre, le Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement a présenté son rapport final. Ce groupe de travail, qui avait été annoncé en mars 2022, a été mis sur pied pour examiner les principales pressions qui sont exercées sur les activités de la chaîne d'approvisionnement du Canada. Les chaînes d'approvisionnement sont essentielles à notre économie et permettent la réception rapide des produits dont les Canadiens et les entreprises canadiennes ont besoin. Elles sont également essentielles à l'expansion des entreprises sur les marchés mondiaux. Le rapport du groupe de travail éclairera la Stratégie nationale en matière de chaîne d'approvisionnement du gouvernement du Canada et nous aidera à prendre des mesures ciblées pour renforcer les chaînes d'approvisionnement du transport au Canada et contribuer à renforcer notre capacité économique et les possibilités offertes à nos entreprises d'accroître leurs activités sur les marchés mondiaux.

La réconciliation avec les peuples autochtones est une priorité pour l'ensemble du gouvernement, et Transports Canada a pris des mesures actives pour renforcer les relations et développer de

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

nouveaux partenariats avec les peuples autochtones. Le Plan de protection des océans du Canada, qui a été renouvelé en 2022-23 pour neuf années supplémentaires, est un exemple significatif de cet engagement. En tant que responsable pangouvernemental du Plan de protection des océans, Transports Canada continue de faire progresser les mesures qui améliorent la sécurité maritime, augmentent les protections de nos écosystèmes et espèces marines et renforcent la façon dont nous prévenons les incidents maritimes et y répondons. Ce travail, et bien d'autres encore, est réalisé en partenariat étroit avec les communautés autochtones et côtières, l'industrie et le monde universitaire.

Ce fut également une année importante pour le projet High Frequency Rail, avec la création d'une nouvelle filiale de VIA Rail pour servir de nouveau bureau de projet dédié, travaillant aux côtés de Transports Canada. La phase de passation des marchés du projet a débuté en février, avec un appel à qualifications. Il s'agit du plus grand projet d'infrastructures de transport au Canada que le Canada ait connu depuis des décennies et du plus grand investissement dans le transport ferroviaire de passagers au Canada depuis des générations.

Ce fut également une année importante pour le projet de voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic. Les travaux d'arpentage d'experts et les consultations auprès des collectivités locales ont permis d'éclairer les prochaines étapes de l'acquisition de terrains, les mesures d'atténuation liées à l'hydrologie et d'autres aspects à mesure que le projet progressait.

Transports Canada continue de collaborer avec des partenaires à tous les niveaux pour promouvoir et faire progresser son mandat ministériel : un secteur des transports respectueux de l'environnement, fiable et efficace. Comme le transport génère près du quart des émissions de gaz à effet de serre au Canada, l'accent est mis sur la décarbonisation des émissions des véhicules, y compris dans les carrefours de transport comme les ports maritimes, les aéroports, les dépôts de rails et les dépôts de camions.

Les feux de forêt, les inondations et les phénomènes météorologiques extrêmes ont des répercussions de plus en plus fortes sur notre réseau de transport. Les travaux se poursuivent pour assurer la résilience du réseau aux changements climatiques. Nous mettons un accent prioritaire sur les collectivités autochtones et les autres collectivités nordiques et éloignées qui sont particulièrement dépendants des liens de transport limités.

Depuis 1936, Transports Canada facilite le mouvement sécuritaire et efficace des personnes et des marchandises vers la destination qu'elles doivent atteindre. Je suis très fier du travail continu de Transports Canada et des nombreuses personnes qui travaillent à l'échelle du Ministère pour assurer le maintien d'un réseau de transport sûr, sécuritaire, efficace et durable qui répond aux besoins changeants des Canadiens.

L'honorable Pablo Rodriguez, C.P., député

Ministre des Transports

Aperçu des résultats

En 2022-2023, Transports Canada (TC) a continué de réaliser son mandat, qui consiste à faire progresser les politiques, les programmes et les règlements qui contribuent au développement d'un réseau de transport sûr, sécuritaire, respectueux de l'environnement, novateur et efficace pour tous les Canadiens.

Bien que la plupart des fermetures et des perturbations causées par la COVID-19 aient diminué en 2022-2023, de nouvelles pressions et des défis constants dans le réseau de transport, comme les répercussions des changements climatiques, la nature évolutive des menaces à la sécurité pour notre réseau et l'augmentation du coût des produits, demeurent des problèmes avec lesquels le Ministère faire face. En raison de l'évolution du contexte opérationnel du réseau de transport du Canada, le Ministère a dû gérer des perturbations immédiates, tout en élaborant des plans visant à résoudre des problèmes de longue date qui nous ont amenés dans cette nouvelle réalité.

Au cours de la dernière année, les pressions persistantes exercées sur les chaînes d'approvisionnement du Canada ont exacerbé les préoccupations liées à l'inflation et à l'abordabilité. Il en résulte des coûts plus élevés pour les Canadiens. Étant donné que les chaînes d'approvisionnement mondiales continuent de subir des pressions dues à la congestion, TC joue un rôle essentiel pour assurer le rendement général et la fiabilité du réseau pour acheminer les produits sur le marché, assurer la sécurité des Canadiens et soutenir notre prospérité économique.

TC a réalisé des progrès clés pour soutenir la reprise de notre secteur du transport et de la logistique après la pandémie. Dans le cadre du budget de 2022, le gouvernement a annoncé un engagement de 603,2 millions de dollars sur cinq ans, à compter de 2022-2023, pour faciliter la création de chaînes d'approvisionnement plus résilientes et efficaces grâce à des investissements dans notre programme vedette d'infrastructures de transport, le Fonds national des corridors commerciaux (FNCC), et le ministre des Transports a mis sur pied un groupe de travail national et indépendant sur la chaîne d'approvisionnement (groupe de travail), qui est chargé de mener des consultations générales auprès de l'industrie, des associations et des experts, afin d'examiner les principales pressions et de formuler des recommandations concernant les mesures à prendre à court et à long terme pour renforcer l'efficacité, la fluidité et la résilience de l'infrastructure de transport et la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement du Canada. Le rapport du groupe de travail a été publié en octobre 2022 et fournit des avis sur la façon dont tous les niveaux de gouvernement et l'industrie peuvent augmenter la concurrence, l'accès, la fiabilité, la résilience, la redondance, l'efficacité et les investissements dans le réseau national de transport et la chaîne d'approvisionnement.

Le 17 novembre 2022, le ministre des Transports a déposé le projet de loi C-33, *Loi visant à renforcer le réseau portuaire et la sécurité ferroviaire au Canada*, qui comprend des mesures proposées pour modifier la législation actuelle et moderniser le fonctionnement des réseaux de transport maritime et ferroviaire du Canada; éliminer les obstacles systémiques pour créer une chaîne d'approvisionnement plus fluide, sécurisée et résiliente; élargir le mandat des administrations portuaires du Canada en ce qui concerne la gestion du trafic; outiller les ports du Canada afin qu'ils soient des carrefours stratégiques à l'appui du rendement de la chaîne

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

d'approvisionnement nationale et qu'ils puissent gérer efficacement les décisions d'investissement permettant d'assurer une croissance durable; rehausser la connaissance des ports et de leurs activités au gouvernement; et moderniser les dispositions sur la sécurité et la sûreté ferroviaires, et le transport des marchandises dangereuses.

Le travail de TC pour s'acquitter de sa responsabilité essentielle de maintenir un réseau de transport sûr et sécuritaire contribue à la viabilité et au succès à long terme de l'ensemble du réseau de transport du Canada. En 2022-2023, TC a continué de renforcer et d'améliorer la sûreté ferroviaire grâce à l'échange d'information et à la collaboration avec l'industrie et les organismes d'application de la loi pour lutter contre les activités illégales, comme l'intrusion et l'altération, et d'autres actes d'ingérence dans le réseau ferroviaire national. Sur la scène internationale, TC est devenu l'organisme qui préside un des partenariats de collaboration sur la connaissance du domaine maritime du Groupe des cinq, dont font aussi partie les États-Unis, le Royaume-Uni, l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Le Canada échange de l'information sur les menaces et les risques, et coordonne les activités liées à la sûreté avec les groupes de travail partenaires et les communautés d'intérêts. TC a également continué de diriger un exercice récurrent mené par Canada et les États-Unis afin de promouvoir la sensibilisation commune aux menaces et de coordonner les mesures d'atténuation des risques dans un monde où la sûreté maritime est en évolution.

Les efforts déployés par le Ministère en 2022-2023 démontrent également que l'amélioration de la sûreté et l'amélioration de la prestation des services sont souvent étroitement liées, et cela est plus évident dans le travail de TC pour soutenir le redémarrage du secteur aérien du Canada. Bien que le travail se poursuive dans ce domaine et que la reprise soit encore loin d'être terminée, certaines mesures clés prises en 2022-2023 peuvent constituer l'assise sur laquelle fonder les gains futurs en matière de service et d'efficacité.

Les deux dernières années et demie ont été extrêmement difficiles pour le secteur aérien, et surtout pour ses travailleurs et ses passagers. Les Canadiens ont vécu des retards et se sont heurtés à des problèmes de service à l'échelle du réseau. Les volumes de trafic ont été inférieurs de 90 % aux niveaux enregistrés avant la pandémie pendant plus de deux ans, ce qui est une période beaucoup plus longue que celle observée dans la plupart des autres pays. Deux années de faible trafic suivies d'une augmentation rapide du nombre des passagers ont exposé les problèmes qui doivent être résolus.

Afin d'améliorer l'expérience des passagers et de rationaliser les processus tout en maintenant la sûreté et la sécurité du réseau, TC demeure déterminé à mettre à jour ou à remplacer les technologies désuètes et à moderniser la prestation des services. Le Ministère a continué de mettre en œuvre une vision de Traitement approprié-mode aérien (TAMA) conçue pour faciliter la transition des processus de voyage papier actuels vers des processus numériques automatisés qui permettent des déplacements plus rapides et améliorés à l'aéroport et une meilleure expérience de voyage générale. En 2022-2023, le Ministère a également amélioré l'efficacité opérationnelle de son programme d'habilitation de sécurité en matière de transport (HST) pour les personnes qui ont besoin d'accéder aux zones réglementées des aéroports et des ports maritimes.

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

La viabilité à long terme des industries canadiennes du transport sera déterminée par notre capacité non seulement de gérer les impacts environnementaux, mais aussi par la façon dont le secteur peut envisager un avenir zéro-carbone et faire progresser les stratégies de décarbonisation.

Le transport est la deuxième plus importante source d'émissions de gaz à effet de serre (GES) au Canada, représentant 22 % des émissions totales; une grande partie de notre activité économique quotidienne est soutenue par le trafic maritime, ce qui signifie que TC a un rôle important à jouer dans la protection de nos océans et de nos voies navigables tout en soutenant un réseau fluide et efficace.

Les travaux de TC exécutés en 2022-2023 ont reconnu l'importance de renforcer la résilience et la redondance du réseau de transport du Canada à l'échelle des régions, ce qui comprend l'adaptation des opérations, des pratiques et de l'infrastructure pour résister aux effets des changements climatiques et atténuer les impacts sur notre environnement naturel.

Depuis 2016, le Plan de protection des océans (PPO) a amélioré le système de sécurité maritime et de protection de l'environnement du Canada, et a permis de mettre en œuvre des approches plus proactives d'intendance des océans, en partenariat avec les intervenants maritimes et les peuples autochtones. Le budget de 2022 prévoyait un montant de deux milliards de dollars supplémentaires, ce qui porte le total des investissements à 3,5 milliards de dollars. Les travaux de TC découlant de cet investissement renouvelé sont axés sur le renforcement de la prévention des incidents maritimes, la préparation aux situations d'urgence et l'intervention permettant d'améliorer l'efficacité, la sécurité et la durabilité des chaînes d'approvisionnement maritime du Canada et d'atténuer l'incidence du trafic maritime sur l'environnement, en appliquant des mesures directes et en faisant progresser la recherche sur la pollution marine, les écosystèmes et la faune.

La protection de l'environnement doit être combinée à des activités mesurables pour décarboniser le secteur des transports afin d'appuyer la viabilité à long terme du réseau de transport multimodal du Canada. En décembre 2022, TC a publié le Plan d'action du Canada pour un transport routier propre, qui indique les initiatives du gouvernement du Canada annoncées et mises en œuvre depuis 2016 pour réduire les émissions des véhicules routiers et permettre la transition vers des véhicules à zéro émission. Conformément à l'engagement pris dans le plan d'action, TC a formé un nouveau Conseil sur les véhicules zéro émission chargé de réunir les parties, afin de trouver des solutions visant à accélérer davantage la transition, de concevoir ces dernières et d'en discuter.

Les transports jouent un rôle essentiel dans la vie quotidienne des Canadiens et dans l'économie du pays. En plus de permettre aux gens de se rendre au travail les différents modes de transport permettent de livrer les produits aux consommateurs, de relier les régions et les collectivités entre elles et avec les marchés internationaux, et de soutenir et d'attirer les chaînes de valeur mondiales qui forment l'épine dorsale du commerce national et international. Les mesures prises par TC en 2023 ont servi à maintenir ce réseau essentiel afin que les Canadiens continuent de profiter d'un réseau de transport efficace, sécuritaire et respectueux de l'environnement.

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

Pour de plus amples renseignements sur les plans, les priorités et les résultats obtenus de TC, consultez la section « Résultats : Ce que nous avons réalisé » du présent rapport.

Résultats : ce que nous avons accompli

Responsabilité essentielle 1 : Un réseau de transport sûr et sécuritaire

Description

Assurer le maintien d'un réseau de transport sûr et sécuritaire au Canada grâce à des lois, à des règlements, à des politiques et à des activités de surveillance.

Résultats

Sûreté

S'adapter au monde du voyage de l'après-pandémie

La pandémie de COVID-19 a entraîné des répercussions importantes sur le secteur du voyage au Canada et dans le monde. Les restrictions de voyage et les protocoles de santé publique ont fait en sorte que certains projets visant à améliorer l'efficacité et la commodité de la sécurité des voyages ont dû être suspendus ou annulés. Le projet pilote Known Traveller Digital Identity (KTDI) (identité numérique de voyageur digne de confiance) en est un exemple. Parmi les autres innovations touchées, mentionnons la mise à jour du [Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne \(RCSA, 2012\)](#)ⁱⁱ et des systèmes de gestion de la sûreté (SGSu).

Heureusement, comme la fin de la pandémie a été déclarée, les consultations auprès des intervenants et les travaux d'amélioration de la sûreté des voyages ont été relancés. Cela comprend la mobilisation renouvelée des intervenants de l'industrie du voyage par le Groupe consultatif sur la sûreté aérienne de TC. Par exemple, nous avons été en mesure de faire fond sur les conclusions des premières phases terminées du projet pilote KTDI pour accélérer l'adoption de technologies pratiques et sécuritaires pour les transactions de voyage des passagers. Nous avons notamment poursuivi notre transition des processus de voyage papier aux processus numériques automatisés dans le cadre de notre initiative Traitement approprié-mode aérien (TAMA). Les responsables du TAMA ont déjà commencé à collaborer avec les aéroports et les transporteurs aériens canadiens en mettant à l'essai des solutions biométriques et d'identité numérique dans l'environnement aéroportuaire, afin d'éclairer l'approche à long terme et la transition vers les processus numériques. L'objectif est d'améliorer l'expérience des voyageurs, de rehausser la sûreté et de rétablir la confiance du public dans le transport aérien.

Améliorer la sûreté du transport aérien à l'échelle mondiale

Lorsque l'initiative internationale sur la sécurité aérienne a été lancée en février 2020, TC a mis sur pied le Bureau d'information sur les zones de conflit. Ce bureau continue de surveiller en

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

tout temps les zones de conflit mondiales et de donner des conseils aux transporteurs aériens canadiens, s'il y a lieu.

En 2022-2023, le Ministère a été élu pour un deuxième mandat à titre de coprésident du Comité consultatif sur la sécurité aérienne (CCSA). Les membres de ce comité d'experts provenant d'États, de l'industrie et d'organisations internationales discutent des zones de conflit dans le contexte de l'aviation civile et rédigent des documents d'orientation pour assurer la sécurité de la communauté de l'aviation civile et des passagers aériens, lorsque les avions volent à proximité de zones de conflit. Un exemple est la proposition du comité d'examiner et de mettre à jour le Manuel d'évaluation des risques pour les vols d'aéronefs civils au-dessus ou à proximité de zones de conflit de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Résoudre les problèmes de sécurité des drones

Tout au long de l'exercice 2022-2023, TC a collaboré avec la GRC, d'autres ministères fédéraux et des intervenants de l'industrie pour faire face aux menaces posées par l'utilisation malveillante de drones. Nous avons élaboré une stratégie nationale de sécurité des drones et un cadre réglementaire, et mis en œuvre des protocoles pour gérer les incursions de drones. également travaillé en partenariat avec Nav Canada, l'aéroport international d'Ottawa, les Forces armées canadiennes, Recherche et développement pour la défense Canada, le Programme canadien pour la sûreté et la sécurité et à d'autres intervenants afin d'affiner les capacités de détection et d'atténuation des drones, et d'actualiser les processus d'évaluation des menaces et les réponses à y apporter. Le Ministère a continué de communiquer à la communauté internationale ses idées sur les défis et les pratiques exemplaires liés aux incursions de drones.



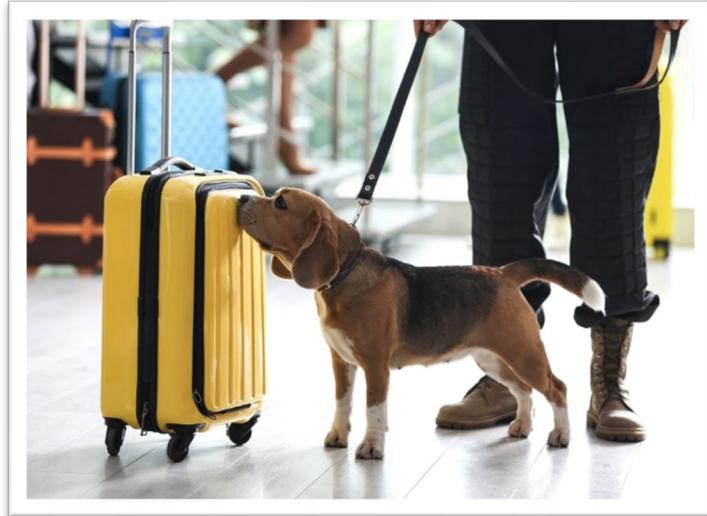
TC collabore étroitement avec ses partenaires pour protéger les opérations aériennes contre les incursions malveillantes et accidentelles ou non intentionnelles de drones dans l'espace aérien.



Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

Renforcer la sûreté du fret aérien

En 2022-2023, TC a poursuivi la mise en œuvre du système de ciblage du fret aérien préalable au chargement (CFAPC) soutenu par l'intelligence artificielle, qui permet une évaluation rapide et fiable des menaces à la sûreté des expéditions de fret aérien et l'intervention connexe. Le Ministère a lancé un portail mis à niveau qui reçoit des données sur les expéditions de fret aérien présentées volontairement par les transporteurs aériens et affiche les résultats dans un tableau de bord. Nous avons commencé à mettre à l'essai la messagerie bidirectionnelle pour permettre une évaluation et un échange plus rapides de l'information sur les risques liés au fret et les mesures d'atténuation. Le système de CFAPC devrait être entièrement mis en œuvre à l'automne 2024, période qui correspondra à l'entrée en vigueur des modifications au RCSA de 2012.

**Moderniser et renforcer la sûreté maritime**

En novembre 2022, le [projet de loi C-33ⁱⁱⁱ](#) a été déposé à la Chambre des communes. Les modifications renforceront et moderniseront considérablement les dispositions relatives à la sûreté de la [Loi sur la sûreté du transport maritime^{iv}](#), notamment :

- en renforçant la capacité du ministre de déléguer l'administration et l'exécution à des tiers;
- en renforçant les pouvoirs ministériels de prendre des arrêtés d'urgence et de donner des directives d'urgence;
- en autorisant le gouvernement à prendre de nouveaux règlements concernant les frais, la santé des personnes œuvrant dans le réseau de transport maritime et les zones d'exclusion des bâtiments;
- en modernisant le cadre d'application de la loi sur la sûreté maritime du Canada.

En collaboration avec ses partenaires du domaine de la sûreté, TC a élaboré et mis en œuvre en 2022-2023 un plan d'application de la loi en matière maritime pour le [Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la Russie^v](#). En réaction à l'invasion de l'Ukraine par la Russie, ces mesures sont conçues pour veiller à ce qu'aucun navire russe et seulement une quantité limitée de fret russe ne puissent être acceptés au Canada.

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

En 2022-2023, en collaboration avec Sécurité publique Canada, le Ministère a établi le premier emplacement de pré-contrôle maritime au Canada, au terminal de traversier de la route maritime de l'Alaska, à Prince Rupert (Colombie-Britannique). Cette installation aide les voyageurs et les partenaires commerciaux à franchir plus efficacement la frontière canado-américaine.

TC a continué de présider le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime fédéral et a collaboré avec ses partenaires pour mettre à jour le Cadre stratégique de la sûreté maritime du Canada. Ce cadre oriente une approche pangouvernementale de la sûreté maritime du Canada. Le Ministère a également dirigé le travail de trois autres groupes de travail qui continuent d'appuyer et de renforcer le protocole d'intervention en cas d'incident maritime du Canada. De plus, nous avons appuyé l'audit de rendement de la vérificatrice générale sur la [surveillance des eaux arctiques](#)^{vi}.

En 2022-2023, TC est devenu président d'un partenariat de connaissance du domaine maritime du Groupe des cinq formé avec l'Australie, la Nouvelle-Zélande, le Royaume-Uni et les États-Unis. Les partenaires échangent de l'information et collaborent dans le cadre de la gestion des menaces et des risques pour la sûreté. TC a également continué de diriger un exercice Canada-États-Unis visant à promouvoir la sensibilisation aux menaces pour la sûreté maritime et à coordonner l'atténuation des risques. En outre, TC a collaboré avec l'Organisation des États américains pour aider la commission portuaire nationale du Guatemala à élaborer sa stratégie nationale de sûreté maritime.

Améliorer la sécurité ferroviaire et intermodale

En 2022-2023, TC a continué de renforcer la sûreté ferroviaire grâce à l'échange d'information et à la collaboration avec l'industrie et les organismes d'application de la loi. Le travail met l'accent sur les activités illégales, comme l'intrusion et l'altération, ainsi que sur d'autres actes d'ingérence dans le réseau ferroviaire national.

Une campagne sur la sûreté ferroviaire dans les médias sociaux visant à dissuader les Canadiens de faire une intrusion sur des propriétés du chemin de fer et des voies ferrées a maintenant été regardée plus de sept millions de fois.

TC a mis en œuvre un programme national de surveillance [pour Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses](#)^{vii} et le [Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire de voyageurs](#)^{viii}. Cela comprend la publication de procédures opérationnelles normalisées pour les activités de conformité et d'application de la loi, ainsi que de lignes directrices liées à la conformité de l'industrie.

Assurer des opérations de sûreté des transports et de renseignement bien coordonnées

Le Ministère a continué d'améliorer la formation sur la sûreté dans les domaines des transports et du voyage. Il a notamment participé à une séance nationale sur les activités de surveillance et

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

d'application de la loi. TC a terminé avec succès la mise en œuvre d'un système de gestion de la surveillance réglementaire (GSR), qui sera mis en place en 2023. La GSR est un système automatisé qui permet une meilleure gestion des données sur les facteurs de sûreté des transports et les incidents. Ce système rationalisera et centralisera les activités de surveillance de la sûreté de TC. Les innovations apportées au Système d'information sur la sûreté des transports de TC permettent l'envoi et la réception sécurisés de documents électroniques et l'intégration continue des entités réglementées au Système consultatif de la réglementation de la sûreté du Ministère.

En 2022-2023, TC a continué de collaborer avec d'autres partenaires fédéraux des domaines de la sûreté et du renseignement pour améliorer la sûreté des transports. Notre travail exécuté avec des experts du renseignement pour effectuer des évaluations des menaces visait principalement à mettre en évidence les lacunes du renseignement sur la sûreté des transports dans les secteurs du transport aérien, ferroviaire et maritime. À l'appui des efforts déployés à l'échelle du gouvernement pour gérer le renseignement de sécurité, nous avons continué de renforcer les exigences d'accréditation pour l'utilisation du renseignement, y compris le traitement, la consignation et le catalogage adéquats des produits de sûreté. Nous avons également participé à l'examen des questions de sécurité économique liées aux investissements étrangers dans l'infrastructure de transport du Canada et avons donné des conseils à ce sujet, comme l'exige la *Loi sur Investissement Canada*^{ix}.

Le Ministère a appuyé les initiatives de cybersécurité du gouvernement. Il a notamment contribué au projet de loi C-26, *Loi concernant la cybersécurité*^x, et à la collaboration interministérielle sur la sensibilisation et l'état de préparation en matière de cybersécurité.

En 2022-2023, le Ministère a rehaussé l'efficacité de son programme d'HST. Il s'agissait notamment d'améliorer les normes de service et de gérer les processus de présentation de demande pour la vérification des personnes devant avoir accès aux zones réglementées des aéroports et des ports maritimes. En collaboration avec des partenaires de l'industrie, un projet de services modernisés, les services de sûreté des transports, a été mis en œuvre pour réduire le fardeau administratif et rationaliser les opérations.

TC a traité plus de 64 000 demandes d'habilitation de sécurité en matière de transport (HST) pour les travailleurs du secteur des transports en 2022-2023. Il s'agit d'une hausse de 74 % par rapport à l'année précédente et d'une hausse de 25 % par rapport aux niveaux pré-pandémiques.

Pour améliorer la sûreté ferroviaire et assurer une interprétation et une application uniformes des règlements, nos inspecteurs ont suivi une formation sur les activités de surveillance et d'application de la loi. Cette formation portait sur nos plus récents programmes de sécurité ferroviaire applicables à la sûreté du transport des marchandises dangereuses (TMD) et du transport ferroviaire voyageurs, ainsi que sur notre nouveau système numérique de GSR, avant sa mise en œuvre en 2023.

Intervention d'urgence en cas d'incident dans le réseau de transport

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

En tant qu'organisme responsable des interventions d'urgence en cas d'incidents de transport, TC a continué d'exploiter son Centre d'intervention (CITC) en tout temps. Le CITC permet un échange d'information rapide avec les principaux partenaires au sujet des nouveaux enjeux en matière de sûreté et de sécurité. Le Ministère a coordonné les efforts avec d'autres groupes et intervenants opérationnels d'urgence pour gérer les incidents majeurs comme l'ouragan Fiona, le convoi de la liberté 2.0, l'incendie dans le bâtiment Holiday Island, ainsi que d'autres incidents de sécurité et de sûreté importants survenus dans le transport ferroviaire, maritime et aérien qui ont nécessité une surveillance et un suivi minutieux.

TC a facilité la planification et à l'organisation de divers événements importants en 2022-2023, notamment les suivants :

- La visite du pape de 2022
- La Coupe du monde masculine de la FIFA 2026
- Les Jeux du Commonwealth de 2030

Le Ministère a également dirigé d'importants exercices de préparation aux incidents de sûreté ou y a participé, notamment les suivants :

- Exercice prioritaire national Intervention côtière
- Exercice nucléaire transfrontalier national Cobalt 25 de Santé Canada
- Exercice Panorama portant sur le transport de marchandises dangereuses
- Comité de résilience de l'OTAN

Pour appuyer une intervention pangouvernementale efficace en cas d'urgence, TC a contribué aux améliorations apportées au du Plan fédéral d'intervention d'urgence. Il a également aidé le Centre des opérations du gouvernement à élaborer le plan fédéral de logistique d'urgence. TC a également continué d'élaborer ses outils numériques de

gestion des incidents, comme l'outil de cartographie de proximité des feux de forêt et des voies ferrées. De plus, le Ministère a continué de tenir des séances d'orientation nationales pour intégrer les employés à la capacité de pointe pendant des événements comme les feux de forêt, les inondations et les perturbations de la chaîne d'approvisionnement.



Sécurité

Protéger la santé et la sécurité publiques dans le secteur aérien

TC s'est engagé de façon continue à protéger la sécurité et la santé des voyageurs et de tous les travailleurs du secteur aérien et d'autres secteurs des transports.

Alors que les activités du secteur aérien commençaient à revenir à la normale après la pandémie de COVID-19, TC a collaboré avec les autorités de santé publique pour appuyer la réouverture et le redémarrage sécuritaires du secteur aérien. Le Ministère a notamment mis à jour et amélioré les conditions de voyage et les exemptions en réaction à l'assouplissement des mesures de santé publique. L'objectif était d'améliorer la flexibilité des déplacements et d'éliminer le fardeau administratif inutile sans compromettre la santé publique. TC a également fait progresser les analyses des eaux usées des aéronefs pour faciliter la surveillance épidémiologique du virus. En outre, le Ministère a réagi aux changements dans les risques associés à divers scénarios de pandémie en mettant à jour, en modifiant et en simplifiant la documentation d'orientation sur la surveillance.

En 2022-2023, la direction Certification nationale des aéronefs (CNA) de TC a continué de renforcer l'efficacité de son système de certification et d'approbation des aéronefs de grande qualité.

En ce qui concerne la sécurité des drones, TC a poursuivi son travail lié aux cadres de sûreté et de sécurité en visibilité directe pour les opérations de drones, pour près de 93 000 drones immatriculés au Canada. Il a également terminé le premier mandat du Comité consultatif canadien sur les drones.

Le groupe de médecine de TC a élaboré un cadre d'assurance et de contrôle de la qualité pour améliorer la surveillance des certificats médicaux renouvelés par les médecins examinateurs de l'aviation civile (MEAC). Il a également fait des progrès dans la mise en place d'un portail visant à améliorer la capacité des demandeurs de consulter le statut de leurs certificats médicaux. Cela devrait être terminé en 2023-2024.

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

En 2022-2023, le Ministère a poursuivi sa collaboration avec la communauté internationale de l'aviation grâce à sa participation aux activités de l'OACI. Les fonctionnaires du Ministère agissent à titre de membres du groupe d'experts et du groupe de travail chargés des initiatives de gestion de la sécurité de l'OACI. La collaboration internationale a également été favorisée par la participation de TC au Groupe de collaboration internationale



sur la gestion de la sécurité, dont le Canada est un membre fondateur. TC continue de perfectionner et de promouvoir les principes et les exigences des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) et des programmes nationaux de sécurité (PNS). Il a également collaboré avec des partenaires internationaux pour communiquer les leçons tirées en sécurité aérienne et pour aider d'autres pays à adopter et à utiliser des SMS et des PNS. TC a continué de faire progresser son programme de surveillance de l'aviation civile. Les améliorations comprennent ce qui suit :

- Mise à jour et élaboration de documents d'orientation
- Amélioration du contrôle de la qualité lié aux constatations et observations de la surveillance
- Élaboration et l'utilisation des documents et des directives de formation
- Perfectionnement de la méthodologie de planification de la surveillance
- Mise à jour des instructions visant le personnel associé à la rectification des lacunes relevées dans le cadre de la surveillance
- Présentation de deux séances de formation virtuelles sur la surveillance dans le cadre de la formation initiale pour les agents délégués (FIAD)
- Amélioration du processus d'élaboration annuelle du Plan national de surveillance (PNS), grâce à l'automatisation, pour évaluer les répercussions de divers facteurs de risque et établir la priorité des entreprises aux fins de la surveillance.

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

En 2022-2023, TC a terminé la phase II de sa campagne sur les opérations de givrage au sol. Cela donnait suite aux conclusions d'une enquête du Bureau de la sécurité des transports (BST) concernant un incident de givrage d'aéronef survenu en 2017, qui a causé un écrasement dans lequel il y a eu des blessés et un décès. La recommandation du BST visait principalement à assurer une conformité accrue au par. 602.11(2) du *Règlement de l'aviation canadien*, qui exige que les inspecteurs évaluent la documentation et les dossiers pertinents et qu'ils veillent à ce que leur personnel soit informé des opérations de givrage au sol, des exigences réglementaires et des pratiques recommandées.

En 2022-2023, TC a élargi le Plan national de surveillance régissant la sécurité du réseau de transport du Canada pour y inclure les systèmes d'aéronefs télépilotes (SATP). La principale priorité consistait à gérer les menaces à la sécurité causées par les incursions de SATP dans l'espace aérien canadien. Pour soutenir cette priorité, le Ministère a mené des activités de surveillance à Ottawa et à Montréal. De plus, le Ministère a créé un site Web associé à la [campagne sur la sécurité du taxi aérien](#)^{xi}. Le site Web donne accès à du matériel et à des outils de sécurité gratuits pour aider les exploitants de taxi aérien et leurs clients à réduire les risques pour la sécurité et à promouvoir une culture de sécurité positive.

Le dégivrage au sol et l'antigivrage des aéronefs sont des pratiques employées par l'industrie aéronautique pour veiller à ce que les aéronefs puissent décoller en toute sécurité dans des conditions où il pourrait y avoir un gel adhérent ou des précipitations gelées. Un aéronef qui, autrement, décollerait sans traitement adéquat pourrait présenter un grave risque de détérioration du rendement ou de problèmes de contrôle. Pour la plupart des opérations aériennes, cette procédure de sécurité essentielle comprend l'utilisation de liquides de dégivrage/d'antigivrage à base de propylène ou d'éthylène glycol qui enlèvent la neige et la glace et empêchent l'adhérence supplémentaire pendant un certain temps, afin de permettre un décollage et un vol sécuritaires.

Transport maritime

Améliorer la sécurité des bâtiments et mettre à jour les services de délivrance de permis et d'immatriculation pour les exploitants de bâtiments au Canada

En 2022-2023, TC a fait progresser les travaux associés au [Règlement modifiant le Règlement sur les petits bâtiments](#)^{xii} pour la délivrance de permis d'embarcation de plaisance et aux modifications apportées au [Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance](#)^{xiii}. Le Ministère a continué de mettre en œuvre des améliorations au système de base de données électronique sur la délivrance des permis d'embarcation de plaisance et à la base de données sur les compétences des conducteurs d'embarcations de plaisance. Ces règlements et bases de données mis à jour amélioreront l'expérience des utilisateurs et l'intégrité des données.

En janvier 2022, TC a lancé un nouveau volet [du Programme de conformité des petits bâtiments](#)^{xiv} qui s'applique tout particulièrement aux remorqueurs. Ce volet met à la disposition

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

des propriétaires et des exploitants de remorqueurs un outil facile à utiliser pour mieux comprendre les exigences relatives aux petits bâtiments et les respecter. À ce jour, des demandes d'inscription de 94 bâtiments au programme ont été présentées. En 2022-2023, TC a proposé un certain nombre de dispositions réglementaires conçues pour améliorer la sécurité des petits bâtiments et de leur exploitation :

- Le Ministère a proposé un nouveau projet de réglementation, le *Règlement sur la construction et l'équipement des petits bâtiments*, visant à moderniser les exigences en matière de construction et d'équipement applicables aux bâtiments de plus de 15 tonnes de jauge brute et de moins de 24 mètres, afin de les harmoniser avec les normes internationales et les pratiques exemplaires de l'industrie concernant l'exploitation sécuritaire des bâtiments.
- Les modifications au *Règlement sur la sécurité contre l'incendie des bâtiments*^{xv} sont entrées en vigueur en novembre 2022, intégrant des normes internationales clés applicables à la sécurité incendie et aux appareils respiratoires
- Les modifications au *Règlement sur l'équipement de sauvetage*^{xvi} sont entrées en vigueur en décembre 2022, portant sur les allocations d'entretien pour l'équipement de survie gonflable.
- Le Ministère a poursuivi les travaux liés aux modifications proposées au *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche*^{xvii}, qui mettront à jour les exigences de conception et de construction des petits bâtiments de pêche.

Le *Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments*^{xviii} a fait l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* en octobre 2022. Ce règlement mettra à jour et regroupera les exigences relatives à la construction et à l'équipement de nouveaux bâtiments d'une longueur de 24 mètres ou plus, et simplifierait le cadre réglementaire. Il permettra également de veiller à ce que les exigences canadiennes applicables à ces bâtiments soient précises, cohérentes et harmonisées avec les exigences internationales, les normes modernes et les pratiques exemplaires de l'industrie concernant l'équipement de sécurité essentiel à transporter à bord et les principales dispositions relatives à la construction, pour améliorer la sécurité dans l'ensemble des opérations des bâtiments.

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

TC a également continué d'avoir recours au Comité national mixte sur la sécurité en mer comme tribune pour collaborer avec le ministère des Pêches et des Océans du Canada (MPO) et la Garde côtière canadienne (GCC) dans le cadre d'initiatives communes visant à améliorer la sécurité des bâtiments de pêche et à promouvoir une culture de sécurité.

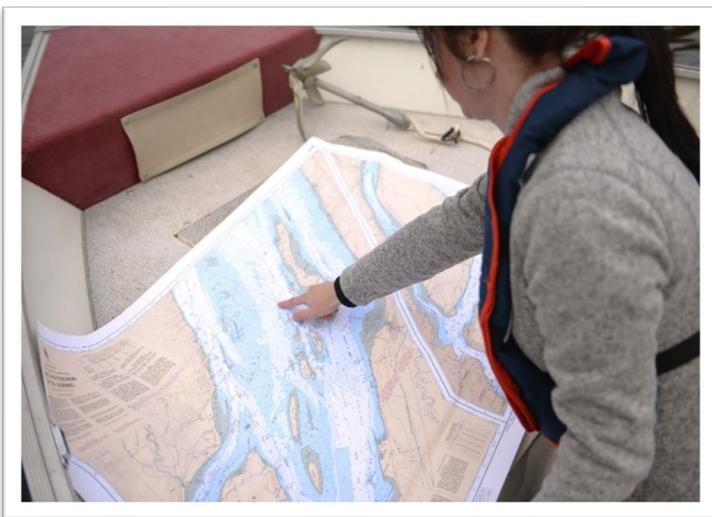
Le Ministère a migré son registre des bâtiments vers une nouvelle plateforme qui appuie une surveillance accrue des services et une amélioration de l'exécution des programmes. En outre, TC a instauré des certificats numériques pour les petits bâtiments afin d'offrir une commodité aux utilisateurs et d'assurer l'efficacité des opérations.

Améliorer la culture de sécurité et le rendement de la sécurité

En 2022-2023, TC a adopté le *Règlement sur le système de gestion de la sécurité maritime*^{xix}. Ces mesures, qui ont été publiées au préalable dans la Partie 1 de la *Gazette du Canada* en juin 2022, exigeront qu'un plus grand nombre d'entreprises et de bâtiments élaborent et mettent en place un système de gestion de la sécurité. L'objectif est d'améliorer la sécurité et de prévenir les accidents, les incidents et les blessures en mettant en œuvre des exigences officielles pour la majorité des bâtiments exploités dans les eaux canadiennes.

TC a également réalisé des progrès dans la préparation de la publication, en 2024, du *Règlement sur le personnel maritime*^{xx}. Le Ministère a accordé une attention particulière aux options de régimes pour tenir compte des employés. Le règlement orientera la modernisation de la formation, de la certification et des normes du travail pour les gens de mer, conformément aux recommandations du Bureau de la sécurité des transports du Canada et aux pratiques normalisées de l'industrie maritime.

Améliorer la réglementation sur le pilotage maritime



Dans les eaux canadiennes désignées « zones de pilotage obligatoire », certains bâtiments doivent avoir à bord un pilote maritime désigné pour manœuvrer le bâtiment en toute sécurité et assurer un déplacement sécuritaire.

En 2022-2023, TC a continué de collaborer avec les intervenants pour mieux intégrer le pilotage maritime au système de navigation, grâce à la mise en œuvre de modifications au *Règlement général sur le*

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

pilotage^{xxi}. Le règlement porte sur les opérations des pilotes maritimes et établit quatre administrations de pilotage obligatoire (Atlantique, Grands Lacs, Laurentienne et Pacifique) couvrant 37 zones dans lesquelles des pilotes brevetés doivent être affectés.

Transport ferroviaire

Mobiliser les collectivités locales et autochtones à l'égard de la sécurité ferroviaire

En 2022-2023, TC a continué d'appuyer la mobilisation des collectivités locales et autochtones dans l'élaboration et l'amélioration de la sécurité ferroviaire au Canada. Cet effort a été soutenu par deux programmes complémentaires, soit le Programme de financement de la participation communautaire (composante de la sécurité ferroviaire) et le programme pour améliorer la mobilisation en matière de sécurité ferroviaire, afin de financer la sensibilisation, la recherche et les consultations communautaires associées aux questions de sécurité d'intérêt local.

Gestion des risques et des défis liés aux changements climatiques

TC s'intéresse énormément à la gestion des répercussions des changements climatiques sur la sécurité et la fiabilité du réseau de transport du Canada. En 2022-2023, le Ministère a approuvé les [Règles concernant les périodes de chaleur extrême et l'atténuation des risques d'incendie dans le réseau ferroviaire](#)^{xxii}, qui est entré en vigueur le 15 juin 2022. Les règles prévoient des mesures servant à mieux prévenir, détecter et supprimer les incendies pendant les périodes de chaleur extrême et le risque d'incendie. Conformément aux règles, les compagnies de chemin de fer sont tenues d'agir comme suit :

- Établir des seuils de température auxquels la vitesse des trains est réduite.
- Mener des inspections supplémentaires des voies pendant les périodes de température élevée afin de réduire le risque de déraillement causé par les conditions des voies.
- Inspecter plus fréquemment les conduits d'échappement des locomotives pour s'assurer qu'ils sont exempts de dépôts qui pourraient présenter un risque d'incendie.
- Mettre en œuvre un plan d'atténuation des risques d'incendie qui établit des mesures pour gérer la végétation, atténuer les risques d'incendie pendant les activités d'entretien et détecter et signaler les incendies.

Pendant la saison des incendies, TC maintient une surveillance plus intense pour prévenir les risques de feux incontrôlés et y réagir, en mettant l'accent sur les éléments suivants :

- Confirmer que les compagnies de chemin de fer prennent toutes les mesures préventives requises.
- Surveiller le respect des plans d'atténuation des risques d'incendie de la compagnie de chemin de fer.

Renforcer la sécurité du réseau ferroviaire et des opérations connexes

Le 28 novembre 2021, le Ministère a modifié le *Règlement sur les passages à niveau*^{xxiii}. Les passages à niveau de priorité élevée devaient respecter les nouvelles normes de sécurité au plus tard le 28 novembre 2022. Tous les autres passages à niveau doivent être conformes d'ici le 28 novembre 2024.

Le 31 mai 2022, des modifications au *Règlement concernant la sécurité de la voie*^{xxiv} (PDF, 578 KB) ont été approuvées et entreront en vigueur le 31 mai 2023. Ces changements établissent des exigences régissant les aspects suivants :

- Attaches en béton.
- Inspection des voies de triage sur lesquelles est utilisé l'équipement de transport de passagers.
- Élaboration d'indicateurs clés du rendement des voies et production de rapports sur ces indicateurs.

Le 2 septembre 2022, le *Règlement sur les enregistreurs audio et vidéo de locomotive*^{xxv} est entré en vigueur. Le règlement permet la collecte et l'utilisation de certaines données pour en apprendre davantage sur les causes des accidents ou des incidents et sur les facteurs qui y contribuent. L'objectif est d'appuyer des enquêtes plus exhaustives menées par le BST, TC et les compagnies ferroviaires afin d'améliorer la sécurité ferroviaire. TC a continué d'aider les entreprises à mettre en œuvre le règlement et a commencé à surveiller la conformité.

Les nouvelles *Règles relatives aux périodes de service et de repos du personnel d'exploitation ferroviaire*^{xxvi} ont été approuvées le 25 novembre 2020. Les exigences relatives à l'élaboration de plans de gestion de la fatigue par les exploitants sont entrées en vigueur le 25 novembre 2021, tandis que les principes clés sont entrés en vigueur le 25 novembre 2022. Elles décrivent les tâches partagées, y compris l'obligation qu'ont les employés de signaler s'ils ne sont pas aptes au travail en raison de la fatigue. Le Ministère a également élaboré un guide d'interprétation pour aider les compagnies de chemin de fer à élaborer des stratégies de gestion de la fatigue.

En 2022-2023, TC a poursuivi ses travaux associés à plusieurs autres initiatives de sécurité ferroviaire, y compris l'évaluation des freins de stationnement automatiques des trains et l'application de technologies améliorées de contrôle des trains.

Investir dans les améliorations de la sécurité du réseau ferroviaire

En 2022-2023, TC a sollicité des propositions pour son Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire (PASF), une initiative de subventions et de contributions qui finance un éventail de projets d'amélioration de la sécurité ferroviaire :

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

- **Infrastructure, technologie et recherche** : Projets axés sur l'amélioration de la sécurité le long des voies ferrées et sur les propriétés ferroviaires, ainsi que sur la recherche et le développement de nouvelles technologies.
- **Programme d'adaptation aux changements climatiques du réseau ferroviaire** : Projets qui mettent en évidence les risques que posent les changements climatiques et permettent d'élaborer des solutions efficaces.
- **Changements climatiques et adaptation aux infrastructures météorologiques extrêmes** : Projets visant à réparer les infrastructures ferroviaires vulnérables déjà touchées par des phénomènes météorologiques extrêmes (comme les inondations et les feux incontrôlés) et projets de prévention et d'atténuation qui permettent de se préparer à gérer les répercussions futures des changements climatiques.

En 2022-2023, TC a investi près de 19 millions de dollars dans des projets du PASF, notamment :

- Nouveaux feux clignotants, systèmes d'avertissement, trottoirs piétonniers et barrières aux passages à niveau.
- Campagnes de sensibilisation communautaire et programmes scolaires.
- Mise à l'essai de nouvelles technologies comme la surveillance à distance des risques d'inondation le long des voies ferrées.

En date du 1^{er} mai 2023, plus de 250 projets actifs du PPRR devraient être réalisés d'ici 2025-2026.

Sécurité multimodale et routière

Aider les Canadiens à améliorer la sécurité sur les routes

En 2022-2023, TC a marqué la fin de la première décennie d'action pour la sécurité routière et a contribué au lancement de la deuxième décennie de la sécurité routière. Misant sur les données et l'expertise des provinces et des territoires, le Ministère a produit le document intitulé *Sécurité routière au Canada 2020*^{xxvii}, qui a été publié en décembre 2022, ainsi qu'une brochure sur la façon dont les Canadiens peuvent améliorer la sécurité sur les routes.

Améliorer la sécurité des autobus scolaires

Le 2 juillet 2022, TC a publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* une proposition de règlement sur la sécurité pour les autobus récemment fabriqués et importés. Le Ministère a tenu compte des constatations du Groupe de travail sur la *sécurité des autobus scolaires*^{xxviii} (PDF, 1.43 MB) pour établir les exigences suivantes :

- Installation obligatoire de signaux d'arrêt escamotables prolongés et de systèmes de visibilité du périmètre extérieur.

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

- Exigences minimales relatives à l'installation volontaire de caméras d'infraction/de signaux d'arrêt escamotables.
- Étiquetage obligatoire indiquant qu'un autobus scolaire peut être équipé de caméras d'infraction/de signaux d'arrêt escamotables.

Le groupe de travail, composé de représentants des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux et de membres d'une communauté diversifiée d'intervenants (p. ex. exploitants de parcs de véhicules, fabricants, conseils scolaires, groupes de sécurité et syndicats de conducteurs), a été mis sur pied en janvier 2019 par le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière pour examiner les normes et les opérations relatives aux autobus scolaires, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des autobus. En février 2020, les ministres ont approuvé la publication du rapport intitulé Renforcement de la sécurité des autobus scolaires au Canada, qui a été rédigé par le groupe de travail. De plus, les ministres ont convenu de lancer des projets pilotes pour évaluer la viabilité des ceintures de sécurité dans les autobus scolaires au Canada.

La période de consultation donnant à toutes les administrations et au public la possibilité de présenter des commentaires sur les modifications proposées a pris fin le 15 septembre 2022. Les experts techniques examinent attentivement ces commentaires.

TC a également entrepris l'évaluation d'une quatrième caractéristique de sécurité potentielle qui a été recommandée par le groupe de travail et qui concerne le freinage d'urgence automatique. Cette question sera abordée dans une proposition réglementaire distincte une fois que les données requises auront été recueillies.

Le Ministère a également poursuivi les travaux liés aux projets pilotes de ceintures de sécurité dans les autobus scolaires, qui ont été prolongés pendant l'année scolaire 2022-2023 à la suite des perturbations causées par la COVID-19.

Collaboration avec des partenaires internationaux dans le domaine de la sécurité des véhicules

En 2022-2023, TC a contribué à l'élaboration de lignes directrices internationales sur la [sécurité fonctionnelle^{xxix}](#) (PDF, 243KB), [les méthodes de validation^{xxx}](#) (PDF, 1.74 MB) et [les questions de sécurité pour les conducteurs humains^{xxxi}](#) (PDF, 161 KB) au moyen de technologies d'automatisation. Les lignes directrices ont été publiées par le Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules et le Forum mondial de la sécurité routière. Nous avons également continué de collaborer étroitement avec les États-Unis pour faire connaître les recherches sur la réglementation et promouvoir une approche nord-américaine de la sécurité automobile plus cohérente et coordonnée.

Pour renforcer la sécurité de l'exploitation des véhicules utilitaires, TC a appliqué la réglementation sur les dispositifs de consignation électronique (DCE). Ces dispositifs, qui

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

enregistrent le temps de conduite de l'exploitant pour prévenir la fatigue du conducteur, doivent être mis à l'essai et certifiés par un tiers agréé. Nous avons également collaboré étroitement avec Justice Canada et les provinces et territoires pour examiner les modifications proposées au *Règlement sur les contraventions*^{xxxii}, comme l'indique le document de consultation publique *Parlons de l'amélioration de notre façon d'assurer la sécurité des véhicules utilitaires*^{xxxiii} (novembre-décembre 2022). Ces changements permettront aux agents d'application de la loi d'imposer des amendes aux contrevenants à certaines dispositions du *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire*^{xxxiv}.

Assurer la sécurité des systèmes de conduite à technologie de pointe

Le Ministère a continué de mener des recherches sur la mise à l'essai et la mise en service sécuritaires des véhicules connectés et automatisés (VCA), notamment en faisant progresser la recherche sur les scénarios de conduite propres au Canada, afin de valider la sécurité des véhicules automatisés. Nous avons collaboré avec l'Université de Warwick (Angleterre) afin de mettre au point des outils d'essai virtuels à utiliser pour évaluer des systèmes de conduite automatisée. Nous avons également entrepris des recherches sur des scénarios de conduite essentiels à la sécurité qui peuvent être utilisés pour valider les systèmes de conduite automatisée (SCA). Cette recherche servira à orienter l'élaboration d'une réglementation mondiale uniforme pour valider la sécurité des SCA, en partenariat avec le Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules.

En 2022-2023, TC a entrepris des recherches avec l'Université de Waterloo pour mettre en évidence des techniques d'explication efficaces qui peuvent améliorer la transparence de

Les processus et les critères permettant de mettre à l'essai et de déterminer la sécurité des véhicules connectés et automatisés (VCA) et d'inspirer la confiance du public à cet égard sont rigoureux. Ils sous-tendent plusieurs aspects clés, notamment les suivants :



Fiabilité – Mesure dans laquelle on peut faire confiance aux VAC pour exécuter leur fonction prévue de manière sûre, sécuritaire, éthique et fiable. Elle comprend un éventail de facteurs, dont la fiabilité, la sécurité, l'explicabilité, l'équité, la protection des renseignements personnels et la sûreté.



Explicabilité – Capacité de comprendre et d'expliquer le processus décisionnel du véhicule, y compris la façon dont il perçoit son environnement, prend des décisions et exécute des actions.



Transparence – Transfert d'information d'un système autonome ou de ses concepteurs à un intervenant, qui est véridique, qui contient de l'information applicable à la cause d'une action, d'une décision ou d'un comportement, et qui est présentée d'une manière facile à comprendre et significative pour les intervenants concernés.

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

l'utilisation de l'intelligence artificielle dans les VAC et explorer les biais potentiels et les questions éthiques inhérents aux technologies de VAC. La recherche porte également sur les politiques et les règlements nécessaires pour promouvoir la confiance du public à l'égard des VAC.

Améliorer la cybersécurité des véhicules

En 2022-2023, TC a continué de mettre en œuvre sa [Stratégie de cybersécurité des véhicules^{xxxv}](#) (PDF, 2.51 MB). Il s'agissait notamment d'effectuer des recherches sur les nouveaux enjeux comme la cybersécurité de la chaîne d'approvisionnement et le perfectionnement des cyber-talents et des compétences dans le domaine de l'automobile. De plus, nous avons continué de mettre à jour les [Lignes directrices sur la cybersécurité des véhicules au Canada^{xxxvi}](#) et avons convoqué la quatrième conférence annuelle sur la cybersécurité des véhicules axée sur le perfectionnement des cyber-talents et des compétences dans le domaine des véhicules.

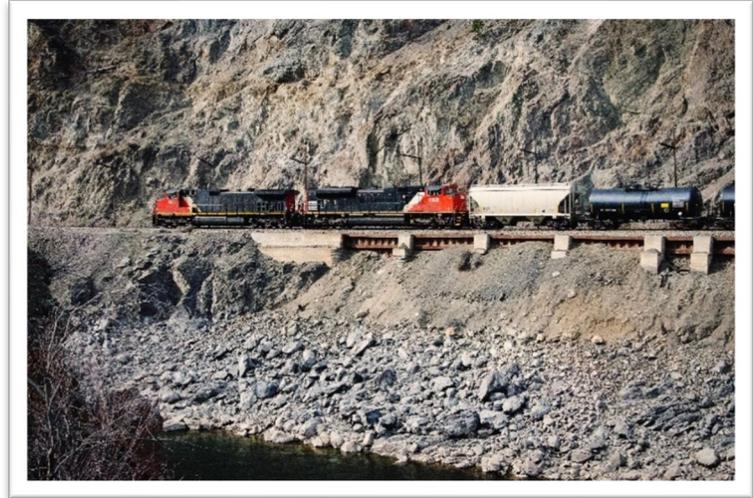
Renforcer la protection des enfants

À l'été 2022, TC a lancé une campagne de sensibilisation pour s'attaquer aux dangers de laisser des enfants dans des véhicules chauds. La campagne informait les Canadiens au sujet des risques de coup de chaleur pédiatrique dans un véhicule et proposait des façons de réduire ces risques.

En hiver, nous avons lancé une campagne de sécurité des sièges de sécurité pour enfant. Il s'agissait d'assurer la sélection, l'installation et l'utilisation adéquates des sièges de sécurité pour enfant en tenant compte de l'âge et de la taille de l'enfant.

Renforcer les normes et les règlements sur le transport des marchandises dangereuses

Le transport sécuritaire des marchandises dangereuses (TMD) est une priorité constante pour TC. En 2022-2023, le Ministère a continué d'améliorer et de maintenir la capacité du Canada de prévenir les événements liés au transport de marchandises dangereuses par des personnes qui ne sont pas tenues d'avoir un plan d'intervention d'urgence (PIU), mais qui peuvent prendre des mesures pour réagir à un rejet ou à un rejet anticipé de marchandises dangereuses. Cela sous-tend également la capacité de réagir à ces événements. Le groupe des interventions d'urgences du TMD du Ministère a continué d'examiner et d'approuver les PIU. Le groupe a également évalué l'intervention de l'industrie et sa capacité d'aider les premiers intervenants, et élabore actuellement des directives et des critères nationaux pour intervenir en cas d'événements chimiques, biologiques, radiologiques et nucléaires (CBRNE) avec d'autres partenaires gouvernementaux.



En 2022-2023, TC a continué de renforcer les normes de sécurité pour le confinement des marchandises dangereuses en cas d'accident ou de déversement. Nous avons également proposé des modifications au *Règlement sur le TMD* pour :

- donner plus de précisions aux employeurs sur le degré de formation requis pour se conformer au règlement;
- augmenter l'harmonisation avec les recommandations des Nations Unies sur le TMD, en mettant l'accent sur des indications de danger plus uniformes, des renseignements sur la classification, des appellations réglementaires et des dispositions spéciales pour le TMD;
- recouvrer les frais d'évaluation des demandes et de délivrance des certificats aux inscrits.

Assurer une surveillance, une supervision et une application de la loi efficaces pour la sécurité du TMD

À TC, une des préoccupations prioritaires est d'assurer la sécurité des emplacements où des matériaux de TMD sont présents et être en mesure d'intervenir rapidement et efficacement en cas d'incident. En 2022-2023, nous avons poursuivi l'élaboration d'exigences d'enregistrement des emplacements qui nous donnent des renseignements fiables sur le contenu des marchandises dangereuses transportées et sur l'endroit où s'effectue le transport. Nous avons mis à l'essai une base de données d'identification des clients (BIC) qui renforce notre capacité de recueillir des renseignements sur les emplacements où se déroule le TMD, d'évaluer la conformité des entreprises réglementées aux normes de sécurité et de planifier des stratégies d'inspection.

Les différentes sources de menaces liées au TMD sont indiquées par l'acronyme CBRNE : Chimique, biologique, radiologique, nucléaire et explosif.

Nous avons également maintenu l'application de la loi sur le transport sécuritaire des marchandises dangereuses. Tout au long de l'année, notre équipe de 144 employés (dont 90 inspecteurs) a effectué 4 019 inspections et pris 5 268 mesures d'application de la loi et de réduction des risques. Ce travail a été guidé par une approche améliorée axée sur les risques, qui nous permet de concentrer nos efforts sur les emplacements représentant une préoccupation prioritaire. De plus, nous avons maintenu et renforcé notre programme de sensibilisation à la sécurité du TMD, notamment en ce qui touche l'échange de renseignements sur les modifications réglementaires concernant le TMD. Nos activités de sensibilisation visaient l'industrie, les municipalités, les premiers intervenants, les collectivités autochtones et éloignées, et le grand public.

En 2022-2023, nous avons amélioré notre capacité de surveillance, de coordination et d'intervention d'urgence grâce à une formation sur la gestion des urgences. Nous avons également amélioré l'utilisation d'outils numériques, comme notre application d'inspection de la gestion de la surveillance réglementaire (GSR) du TMD, pour :

- automatiser et simplifier la prise de décisions;
- gérer le déploiement du personnel d'appoint d'urgence, au besoin;
- communiquer de meilleurs renseignements géospatiaux sur l'emplacement et les conditions de danger pendant les interventions donnant suite aux incidents impliquant des marchandises dangereuses.

TC a approuvé un plan national de surveillance final pour 2023-2024 qui indique les emplacements et les installations qui doivent faire l'objet d'une inspection ou dont la date d'inspection est passée, en tenant compte de leur cycle d'inspection déterminé par le risque. Nous avons constamment mis à jour les renseignements sur les emplacements et les installations de TMD pendant les inspections pour veiller à ce que nous puissions évaluer avec exactitude le

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

niveau de risque des emplacements et des installations connus. Le processus nous permet également de retirer de la liste d'inspection les emplacements et les installations dans lesquels on ne manutentionne plus les marchandises dangereuses.

Appuyer une intervention rapide et efficace en cas d'urgence et d'incident lié au TMD

En 2022-2023, notre Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC) a continué d'exploiter son service consultatif national. Ce service accessible en tout temps donne des conseils techniques sur les interventions d'urgence en cas d'incident ou de situation d'urgence impliquant des marchandises dangereuses dans tous les modes de transport. Les conseils techniques de CANUTEC permettent la communication rapide de renseignements essentiels sur les incidents de sécurité aux partenaires et au personnel d'intervention d'urgence. Au cours de l'année, CANUTEC a pris des mesures à l'égard de plus de 2 000 incidents liés aux marchandises dangereuses et de plus de 25 000 communications. De plus, il a continué de distribuer le *Guide des mesures d'urgence 2020^{xxxvii}* aux premiers intervenants canadiens qui sont affectés aux incidents de TMD survenant sur les autoroutes et les voies ferrées. Le guide aide les premiers intervenants à mettre en évidence les dangers en fonction de la matière en cause et à prendre les mesures adéquates pour se protéger et protéger le public pendant l'intervention initiale.

Assurer une application efficace de la conformité en matière de sécurité et de sûreté

En 2022-2023, le Programme national d'application de la loi (PNAL) de TC a continué de renforcer ses enquêtes d'application de la loi à l'échelle du Canada. Nos unités régionales d'application de la loi ont mené 302 enquêtes sur des infractions présumées aux règlements régissant la sécurité et la sûreté aériennes et maritimes, la sécurité ferroviaire et automobile et le transport de marchandises dangereuses. Nous avons imposé 279 sanctions administratives pécuniaires (SAP) et six suspensions punitives, et engagé sept poursuites dont le dénouement a été positif. Les sanctions tenaient compte de la gravité relative des contraventions. Nous avons également mis à jour nos normes ministérielles d'application de la loi et offert une formation sur la surveillance multimodale et l'application de la loi dans toutes les régions.

Les sanctions administratives pécuniaires (SAP) offrent une option souple pour traiter avec un plus grand nombre de contrevenants aux règlements sur la sûreté ou la sécurité. En imposant des sanctions financières plutôt que de prendre des mesures d'application de la loi plus rigoureuses, TC peut adopter une approche mesurée de promotion de la conformité et d'application de la loi. Les SAP visent à rendre les entités réglementées conformes sans les conséquences juridiques d'un casier judiciaire. Compte tenu de l'importance relative de la non-conformité et des antécédents de conformité de l'entité réglementée, les SAP constituent une option intermédiaire entre les avertissements verbaux et écrits et les mesures d'exécution plus rigoureuses comme la suspension, l'annulation ou la révocation des autorisations d'exploitation ou les poursuites.

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

Analyse comparative entre les sexes plus

En 2022-2023, TC a utilisé le cadre de l'ACS Plus pour élaborer et mettre à jour ses modules de formation multimodaux des inspecteurs, afin de s'assurer qu'ils sont inclusifs et qu'ils appliquent un langage et des exemples non sexistes.

Dans le cadre du processus d'examen et d'approbation des demandes d'habilitation de sécurité en matière de transport (HST), TC a travaillé en étroite collaboration avec d'autres ministères fédéraux pour assurer l'utilisation d'approches inclusives uniformes. TC a publié un formulaire de demande d'HST en ligne mis à jour qui comprend l'option « autre genre »; le formulaire est compatible avec d'autres systèmes fédéraux. Le nouveau formulaire continuera d'être amélioré (p. ex. signatures numériques et examen de minimalisation des données) en fonction de la rétroaction de l'industrie et des clients et des nouvelles technologies accessibles.

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

Le 18 mai 2022, TC s'est joint à des gens du monde entier pour célébrer la toute première [Journée internationale des femmes du secteur maritime^{xxxviii}](#) de l'Organisation maritime internationale. Le thème de la journée était « Formation-Visibilité-Reconnaissance : soutenir la mise en place d'un environnement de travail exempt d'obstacles. » La création de cette journée a été coparrainée par le Canada à l'automne 2021. Ces efforts s'inscrivent dans les efforts continus du Ministère déployés pour faire progresser le Programme 2030 des Nations Unies pour [l'objectif de développement durable 5 : Parvenir à l'égalité des sexes et autonomiser toutes les femmes et les filles^{xxxix}](#).

Innovation

En 2022-2023, TC a continué de promouvoir la mise à l'essai et la mise en service sécuritaires des véhicules connectés et automatisés (VCA). Il s'agissait notamment de collaborer avec des partenaires internationaux par l'entremise du Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (WP.29) de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) et du Forum mondial de la sécurité routière (WP.1). Le Ministère a participé activement à l'élaboration d'une résolution portant sur les activités qu'un conducteur humain peut mener lorsqu'il se trouve dans un véhicule équipé du SCA. Le Ministère a également :

- collaboré avec des experts dans le cadre de la rédaction d'un nouvel instrument juridique régissant l'utilisation de véhicules automatisés parmi d'autres véhicules;
- entrepris des recherches sur l'importance des facteurs humains dans l'automatisation;
- appuyé l'élaboration d'une résolution internationale visant à accorder la priorité à la conception axée sur l'humain.

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

De plus, TC a collaboré avec des partenaires internationaux et l'industrie pour s'assurer que les questions de sécurité uniques présentées par la technologie des VZE sont suffisamment prises en compte. Ce travail est en grande partie exécuté avec le Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules des Nations Unies. L'objectif est d'établir un règlement technique mondial sur la sécurité des véhicules électriques (RTM 20).

En 2022-2023, le Ministère a continué de verser un soutien financier aux provinces, aux territoires et au Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé afin de créer les normes du Code national de sécurité et de présenter une formation nationale uniforme aux camionneurs et aux inspecteurs.

Le [Programme amélioré de paiements de transfert de la sécurité routière^{xl}](#) du Ministère a continué de soutenir l'innovation des organismes des secteurs public et privé. Cela comprend un montant de 15,57 millions de dollars pour 50 projets en 2022-2023, principalement axés sur des enjeux tels que les suivants :

- Innovation technologique
- Conduite avec facultés affaiblies
- Distraction au volant
- Conducteurs commerciaux

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

Résultats obtenus

Le tableau suivant montre, pour le **résultat 1 : Un réseau de transport sécuritaire**, les résultats obtenus, les indicateurs de rendement, les cibles et les dates cibles pour 2022-2023, ainsi que les résultats réels des trois derniers exercices pour lesquels les résultats réels sont connus.

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021	Résultats réels 2021-2022	Résultats réels 2022-2023
1a) Un réseau de transport sécuritaire	Taux d'accidents aériens mortels sur dix ans rate ¹ (moyenne par année et par 100 000 déplacements des aéronefs)	Pas plus de 3.2 par 100 000 déplacements	31 mars 2023	3.2 par 100 000 déplacements	3.1 par 100 000 déplacements	3.1 par 100 000 déplacements	3.0 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 2023	0.6 par 100 000 déplacements	0.6 par 100 000 déplacements	0.5 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 1 000 bâtiments commerciaux) ²	Au maximum 10 per 1 000 bâtiments commerciaux	31 mars 2023	7.0 par 1000 bâtiments commerciaux	6.8 par 1000 bâtiments commerciaux	6.8 par 1000 bâtiments commerciaux	6.0 par 1000 bâtiments commerciaux ³

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

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

³ L'indicateur 1c est calculé à partir des accidents signalés par le BST et du nombre de bâtiments dans les eaux canadiennes en 2022-2023, tel que calculé par TC.

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

1d) Un réseau de transport sécuritaire	Taux d'accidents ferroviaires sur dix ans (moyenne par année et par 1 000 bâtiments commerciaux)	Au maximum 0.5 per 1000 bâtiments commerciaux	31 mars 2023	0.4 par 1000 bâtiments commerciaux	0.4 par 1000 bâtiments commerciaux	0.4 par 1000 bâtiments commerciaux	0.3 par 1000 bâtiments commerciaux ⁴
1e) Un réseau de transport sécuritaire	Taux d'accidents ferroviaires sur cinq ans (moyenne par année et par million de milles)	Pas de plus 12.48 (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 ⁵)	31 mars 2023	S. O. – Nouvel indicateur	S. O. – Nouvel indicateur	S. O. – Nouvel indicateur	Réduction de 7.57%
1f) Un réseau de transport sécuritaire	Taux d'accidents ferroviaires mortels sur cinq ans (moyenne par année et par million de milles)	Pas plus de 0.74 (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)	31 mars 2023	S. O. – Nouvel indicateur	S. O. – Nouvel indicateur	S. O. – Nouvel indicateur	Augmentation de 13.77%

⁴ L'indicateur 1d est calculé à partir des décès signalés par le BST et du nombre de bâtiments dans les eaux canadiennes en 2022-2023 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 %.

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

1g) Un réseau de transport sécuritaire	Taux d'accidents de la route à signaler au Canada (par milliard de kilomètres parcourus)	Pas plus de 1,614.47 (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 4.4% réduction en 2018 par rapport à la moyenne quinquennale (2013–2017)	Diminution de 8.8% réduction en 2019 par rapport à la moyenne quinquennale (2014–2018) ⁶	Diminution de 23.8% réduction en 2020 par rapport à la moyenne quinquennale (2015–2019)	Diminution de 26.7% réduction en 2021 par rapport à la moyenne quinquennale (2016–2020)
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 28.47 4 (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 20.2% en 2019 par rapport à la moyenne quinquennale (2014–2018)	Diminution de 17.9% en 2020 par rapport à la moyenne quinquennale (2015–2019)	Diminution de 17.0% en 2021 par rapport à la moyenne quinquennale (2016–2020)
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 5.21 (ce qui représente une réduction estimée de 1 % du taux pour l'année en cours par rapport à la moyenne des cinq	31 mars 2023	Diminution de 3,9 % en 2018 par rapport à la moyenne quinquennale (2013-2017)	Diminution de 14.1% en 2019 par rapport à la moyenne quinquennale (2014–2018)	Diminution de 2.5% en 2020 par rapport à la moyenne quinquennale (2015–2019)	Diminution de 8.6% en 2021 par rapport à la moyenne quinquennale (2016–2020)

⁶ Les résultats des indicateurs 1g) -i) pour 2022-21 étaient basés sur des estimations, qui ont maintenant été mises à jour pour refléter les données les plus récentes de la [Base nationale de données sur les collisions \(BNDC\)](#)

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

		années précédente s)					
--	--	----------------------------	--	--	--	--	--

Les informations relatives aux finances, aux ressources humaines et au rendement de l'inventaire des programmes de TC sont disponibles dans [l'InfoBase du GC^{xli}](#)

Le tableau suivant montre, pour le **résultat 2 : Un réseau de transport sûr**, les résultats obtenus, les indicateurs de rendement, les cibles et les dates cibles pour 2022-2023, ainsi que les résultats réels des trois derniers exercices pour lesquels les résultats réels sont connus.

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021	Résultats réels 2021-2022	Résultats réels 2022-2023
2a) Un réseau de transport sûr	Délai de révocation des habilitations de sécurité en matière de transport	Au moins six mois	31 mars 2023	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	Les données sont incomplètes ⁷
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 2023	S. O. – Nouvel indicateur	S. O. – Nouvel indicateur	43,637	64,318
2c) Un réseau de transport sûr	Taux de conformité des exploitants	Au moins 90%	31 mars 2023	93.03%	90%	77%	80.7%

⁷ En raison de retards dans la migration des données vers notre nouveau système modernisé, les données sont incomplètes pour cette année d'exercice.

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

aériens aux règlements de TC en matière de sûreté							
---	--	--	--	--	--	--	--

Les informations relatives aux finances, aux ressources humaines et au rendement de l'inventaire des programmes de TC sont disponibles dans [l'InfoBase du GC^{xlii}](#).

Le tableau suivant indique, pour le **résultat 3 : Un régime moderne de sécurité et de sûreté qui soutient la croissance économique**, les résultats obtenus, les indicateurs de rendement, les cibles et les dates cibles pour 2022-2023, ainsi que les résultats réels des trois derniers exercices pour lesquels les résultats réels sont connus.

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021	Résultats réels 2021-2022	Résultats réels 2022-2023
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)	Au moins 100%	31 mars 2023	95.1%	95.1%	95.1%	95.1% ⁸
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 2023	100%	100%	100%	100%
3c) Un régime de sécurité et de sûreté moderne qui favorise la croissance économique	Pourcentage des demandes d'autorisation de sécurité où de sûreté des clients qui respectent les normes de service	Au moins 83%	31 mars 2023	89.00%	80.45%	86.80%	89%

⁸ Inchangé par rapport aux années précédentes, car le score du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ne sera pas disponible avant l'automne 2023.

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

	(aériennes) de TC						
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 95%	31 mars 2023	99.88%	99.87%	99.51%	99.99% ⁹

Les informations relatives aux finances, aux ressources humaines et au rendement de l'inventaire des programmes de TC sont disponibles dans [l'InfoBase du GC^{xliii}](#).

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Le tableau ci-dessous présent, pour la responsabilité essentielle 1, les dépenses budgétaires de 2022-2023 et les dépenses réelles engagées durant cet exercice.

Budget principal des dépenses 2022-23	Dépenses prévues pour 2022-2023	Autorisations totales pouvant être utilisées en 2022-2023	Dépenses réelles (autorisations utilisées) pour 2022-2023	Différence en 2022-2023 (Dépenses réelles moins dépenses prévues)
418 683 617	418 683 617	539 569 871	471 516 596	52 832 979

Les informations relatives aux finances, aux ressources humaines et au rendement de l'inventaire des programmes de TC sont disponibles dans [l'InfoBase du GC^{xliv}](#).

Ressources humaines (équivalents temps plein)

Le tableau suivant montre, en équivalents temps plein, les ressources humaines dont le Ministère a eu besoin pour s'acquitter de cette responsabilité essentielle en 2022-2023.

Nombre d'équivalents temps plein prévus pour 2022-2023	Nombre d'équivalents temps plein réels en 2022-2023	Différence (ETP réels moins ETP prévus) en 2022-2023
3,482	3,385	(97)

Les informations relatives aux finances, aux ressources humaines et au rendement de l'inventaire des programmes de TC sont disponibles dans [l'InfoBase du GC^{xlv}](#).

⁹ L'indicateur 3d est le nombre de demandes de services pour les navires nationaux qui répondent aux normes de service de Transports Canada.

Responsabilité essentielle 2 : Un réseau de transport respectueux de l'environnement et novateur

Description

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

Résultats

Réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports

Le secteur des transports est responsable de 22 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) au Canada. Ce fait souligne l'importance du leadership de TC dans la promotion et le soutien de la décarbonisation du secteur des transports pour composer avec les menaces des changements climatiques. Notre approche est complète. Cela sous-tend qu'il faut accorder une attention non seulement aux émissions directes des véhicules, des trains, des avions et des bâtiments, mais aussi aux émissions du réseau de transport dans son ensemble, y compris les carrefours comme les ports maritimes, les aéroports, les dépôts de rails et les dépôts de camions.



En 2022-2023, TC a continué de soutenir les efforts de réduction des émissions de GES du secteur des transports au moyen de politiques et de programmes prévus dans le [Plan de réduction des émissions du Canada pour 2030](#)^{xlvi} et du [Plan climatique renforcé – Un environnement sain et une économie saine](#)^{xlvii}. En 2022-2023, nous avons publié le Plan d'action du Canada pour un transport routier propre, axé sur les progrès réalisés dans la transition vers les véhicules à zéro émission (VZE). À cette fin, nous avons mis sur pied un nouveau conseil des véhicules zéro émission, dont le mandat est de réunir les parties

pour trouver des solutions permettant d'accélérer davantage la transition vers les VZE, d'en discuter et de les mettre au point. Nous avons mis en œuvre des programmes pour aider les consommateurs et les entreprises à choisir plus facilement les véhicules légers, moyens et lourds à zéro émission. Nous avons également collaboré avec l'industrie, les provinces et les territoires et les universitaires pour promouvoir et accélérer l'état de préparation du camionnage à zéro émission.

En 2022-2023, nous avons continué d'élaborer et de mettre en œuvre des plans d'action et des ententes volontaires avec l'industrie pour décarboniser les secteurs aérien, maritime et

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

ferroviaire. Nous avons publié le Plan d'action climatique de l'aviation, qui comprend l'objectif ambitieux d'une utilisation durable de 10 % de carburant aviation d'ici 2030. En collaboration avec le Conseil des ministres des Transports et de la Sécurité routière, nous avons exploré des façons de collaborer à la construction d'une infrastructure et d'un réseau de transport écologiques et novateurs.

Nous avons également travaillé avec des partenaires internationaux comme l'Organisation maritime internationale (OMI) et l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) afin de réduire les répercussions environnementales du transport international. Cela comprenait des efforts visant à veiller à ce que la Stratégie de réduction des émissions de GES des navires de l'OMI établisse un objectif clair de zéro émission du cycle de vie d'ici 2050. Cela comprendrait des objectifs ambitieux provisoires pour 2030 et 2040.

Soutenir la mise en œuvre du Plan de protection des océans

Depuis 2016, le Plan de protection des océans (PPO) a amélioré la sécurité maritime et la protection de l'environnement au Canada, et a soutenu l'intendance des océans, en partenariat avec les intervenants maritimes et les peuples autochtones. Le budget de 2022 prévoyait un montant de deux milliards de dollars supplémentaires, ce qui porte le total des investissements à 3,5 milliards de dollars. Cela a permis de prolonger le programme de neuf ans et de soutenir de nouvelles initiatives, notamment les suivantes :

- Renforcer l'état de préparation à tous les types d'incidents maritimes, et non seulement aux déversements d'hydrocarbures;
- Améliorer l'efficacité, la sécurité et la durabilité des chaînes d'approvisionnement maritime du Canada;
- Atténuer les répercussions du trafic maritime sur l'environnement;
- Faire progresser la recherche sur la pollution, la faune et les écosystèmes marins.

En 2022, le ministre des Transports a annoncé le versement de 50 millions de dollars pour appuyer directement les partenariats autochtones en action dans le cadre du PPO. Cela comprenait le financement de partenariats comme l'Accord-cadre de réconciliation pour aider le gouvernement et les peuples autochtones à collaborer à la réalisation des priorités en matière de gestion et de protection des océans. Le gouvernement a également annoncé le programme de coordonnateur autochtone maritime (CAM) en mars 2023. Le premier appel de propositions invitait les collectivités et les organisations des Premières Nations, des Inuits et des Métis à présenter une demande de financement pour établir des postes de CAM axés sur le PPO dans leurs collectivités locales pendant une période maximale de quatre ans.

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

En juillet 2022, le Canada a annoncé son intention de créer un système intégré et harmonieux pour les incidents de pollution marine. Ces travaux s'appuieront sur des années de travail effectué avec les collectivités autochtones, les collectivités côtières, l'industrie maritime et d'autres partenaires en intervention pour veiller à ce que nous soyons prêts à composer avec tous les incidents de pollution marine, quelle qu'en soit la source.



En 2022-2023, le Ministère a également tenu cinq séances de mobilisation régionales et deux séances de mobilisation nationales pour discuter des modifications proposées à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*^{xlviii} afin de combler les lacunes critiques présentes dans le système de sécurité maritime. Les modifications, qui ont été instaurées au printemps 2023, visent à renforcer les exigences en matière d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures, de protection de l'environnement, d'application de la loi et de conformité. Elles visent également à harmoniser le cadre juridique du Canada avec les nouvelles normes internationales et les pratiques réglementaires modernes.

Atténuer les répercussions du trafic maritime sur les baleines

À mesure que notre économie croît, l'intensification du transport maritime sur les côtes canadiennes peut avoir des conséquences imprévues pour les baleines : les bâtiments peuvent frapper les baleines, causant des blessures ou la mort, et le bruit sous-marin et les perturbations que créent les bâtiments peuvent compromettre la capacité des baleines de se nourrir, de se reposer et de communiquer.

En 2022, pour la première fois, le Ministère a mis en place une zone de ralentissement saisonnier dans le banc Swiftsure, au large de la côte de la Colombie-Britannique, ce qui signifie que les bateaux ont dû ralentir dans une des zones d'alimentation clés des épaulards résidents du Sud. Cette mesure a été élaborée conjointement avec la Première Nation des Pacheedaht et s'ajoute aux zones de sanctuaire provisoires que le ministère avait déjà créées dans les îles Gulf, où les baleines peuvent s'alimenter sans être perturbées et, comme les années précédentes, à une augmentation de la distance d'approche à 400 mètres pour les épaulards résidents du Sud, plutôt qu'à 200 mètres. Nous avons également collaboré avec des intervenants régionaux en 2022, notamment avec l'Administration portuaire de Vancouver Fraser, pour instaurer des mesures applicables aux grands bâtiments commerciaux, comme les ralentissements dans le détroit de Haro et le passage Boundary, et le déplacement du trafic maritime des remorqueurs loin des lieux

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

d'alimentation le long de la côte du détroit de Juan de Fuca. Ces mesures ont donné lieu à un taux de participation variant de 80 % à 90 % jusqu'en 2022 et ont permis de réduire, de façon mesurable, le bruit sous-marin le long des voies de navigation.

Sur la côte Est, le Ministère a remis en place des mesures de gestion des bâtiments dans une grande partie du golfe du Saint-Laurent afin de réduire le risque de collisions avec des baleines noires de l'Atlantique Nord en voie de disparition, y compris des limites de vitesse obligatoires et volontaires. Compte tenu des premières détections de baleines dans le golfe, les mesures pour la saison 2022 ont été



appliquées une semaine plus tôt (le 20 avril) que par les années passées. Les activités de surveillance des baleines comprenaient plus de 350 heures de surveillance par aéronef (drones et avions) et près de 250 heures de surveillance par planeur sous-marin, ce qui a aidé le Ministère à s'informer de l'emplacement des baleines. En 2022, aucun décès de baleine noire de l'Atlantique Nord n'a été signalé dans les eaux canadiennes.

Enfin, le Ministère a également continué d'appuyer les efforts visant à réduire le bruit sous-marin- produit par le transport maritime. À l'échelle internationale, il a notamment dirigé l'examen des *Directives visant à réduire le bruit sous-marin produit par les navires de commerce pour atténuer leurs incidences néfastes sur la faune marine*^{xlix} (PDF, 169 KB) 2014 de l'Organisation maritime internationale. Les efforts nationaux consistaient à diriger un groupe de travail national sur les objectifs de réduction du bruit sous-marin produit par les navires à utiliser dans les plans de gestion du bruit sous-marin produit par les navires. TC a mis sur pied un comité consultatif à l'été 2022 pour donner des conseils sur la façon dont ces cibles pourraient être appliquées.

Gérer les bâtiments abandonnés et les épaves

En 2022-2023, TC a continué d'appuyer le programme environnemental du gouvernement en mettant en œuvre la Stratégie nationale sur les bâtiments abandonnés et les épaves. La stratégie vise à protéger les écosystèmes marins en tenant compte des dangers causés par les bâtiments abandonnés et les épaves. Un des principaux objectifs est la mise en œuvre et l'application de la *Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux (LEBAD)*^l, qui est entrée en vigueur en 2019. En particulier, la législation :

- augmente la responsabilité des propriétaires en ce qui concerne la gestion des bâtiments en fin de vie utile, notamment en interdisant l'abandon des bâtiments;

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

- permet au gouvernement du Canada de prendre des mesures proactives dans les cas où des épaves ou des bâtiments abandonnés ou dangereux ont été mis en évidence.

La stratégie nationale met également l'accent sur l'amélioration de la qualité de l'identification des propriétaires de bâtiments afin de mieux attribuer la responsabilité et le financement de l'enlèvement des bâtiments abandonnés ou des épaves représentant une priorité moins élevée dans le cadre du Programme des bateaux abandonnés. Ce programme crée également des possibilités économiques locales pour les entreprises et les collectivités autochtones qui ont affaire à ces types de bâtiments.

Le 28 mars 2023, dans le budget de 2023, le gouvernement a proposé d'apporter des modifications à la *Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux* afin de créer un fonds d'assainissement concernant les bâtiments. Ce fonds serait financé par les propriétaires de bâtiments et servirait à soutenir :

- des mesures permettant de gérer les épaves et les bâtiments abandonnés à long terme;
- la sensibilisation du public aux responsabilités associées à la propriété des bâtiments;
- la recherche et le développement pour l'amélioration des méthodes de recyclage des bâtiments;
- le renforcement de la capacité locale, y compris dans les groupes autochtones et les collectivités côtières, d'effectuer des évaluations des risques liés aux bâtiments et de recycler et démanteler les bâtiments ou en disposer autrement.

Protéger les milieux marins contre la pollution, les espèces envahissantes et les déchets plastiques

TC a continué de mettre en œuvre le *Règlement sur l'eau de ballast*^{li} de 2021 afin de réduire les risques économiques et environnementaux pour le Canada découlant de l'introduction et de la propagation d'espèces aquatiques envahissantes. Cela sous-tendait une collaboration avec les États-Unis, pour promouvoir la compatibilité réglementaire, et avec l'OMI, pour améliorer la *Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires*^{lii}.



Le Ministère a également lancé le Programme d'innovation pour les eaux de ballast (PIEB) en 2022 pour aider l'industrie à installer, à exploiter et à entretenir des systèmes de gestion de l'eau de ballast (SGEB) dans la région des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent (GLFSL). Le PIEB a été financé dans le cadre du PPO renouvelé.

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

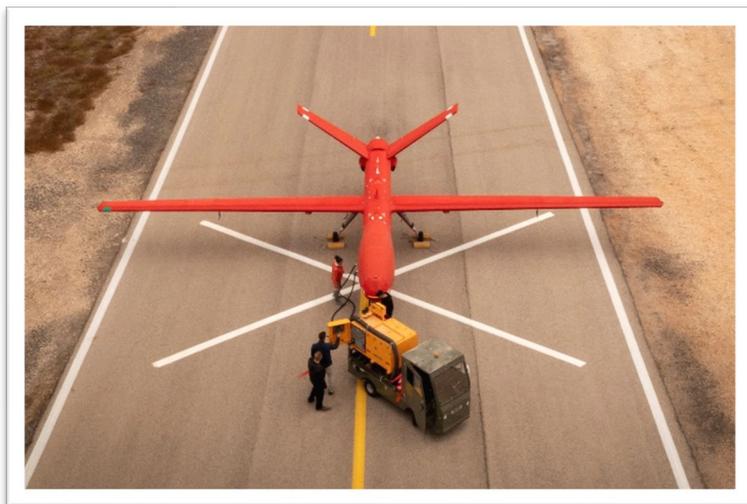
TC continue également de travailler avec la communauté maritime nationale et internationale dans le domaine du contrôle et la gestion de l'encrassement biologique de la coque des navires, un autre des principaux vecteurs de l'introduction et de la propagation des espèces aquatiques envahissantes. À l'automne 2022, une nouvelle page Web a été lancée sur la façon [d'empêcher la propagation d'espèces aquatiques envahissantes par le transport maritime^{liii}](#), qui traite de la gestion de l'encrassement biologique^{liv} et comprend de nouvelles [Lignes directrices volontaires pour les autorités compétentes sur le nettoyage de bâtiments dans l'eau^{lv}](#).

En 2022-2023, TC a appuyé les efforts nationaux et internationaux visant à prévenir et à réduire le bruit sous-marin produit par les navires ainsi que les déchets de plastique marins provenant des activités menées par les navires. Cela comprenait la participation de l'Organisation maritime internationale (OMI) à la lutte contre la pollution plastique causée par les activités maritimes. Nous avons également continué de collaborer avec la communauté maritime nationale et internationale pour réduire la pollution causée par les bâtiments et les déversements d'hydrocarbures, ce qui comprend :

- la surveillance de la conformité aux lois canadiennes, comme la [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada^{lvi}](#);
- le renforcement de la capacité du Programme national de surveillance aérienne (PNSA);
- l'exécution d'inspections et de vérifications, la surveillance et l'application de la loi.

La supervision et la surveillance des déversements maritimes et d'autres formes de pollution sont demeurées une priorité pour TC. Au cours de l'année, le PNSA du Ministère a cumulé 3 802 heures de surveillance aérienne des eaux de compétence canadienne pour détecter la présence de mammifères marins et de pollueurs potentiels. Nous avons également renforcé notre capacité de surveillance maritime en modernisant un quatrième aéronef du PNSA et en livrant le premier drone à grande échelle du Canada, qui appuiera les initiatives de surveillance dans l'Arctique.

Le système d'aéronef télépiloté (SATP) Elbit Starliner sera le premier drone civil à grande échelle utilisé par le gouvernement du Canada. Les pilotes étant situés dans le poste de contrôle de mission des installations de la Direction générale des services des aéronefs de TC à Ottawa, l'aéronef sera lancé à distance à partir de Greenwood (Nouvelle-Écosse) pendant la phase de formation. Plus tard,



Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

l'aéronef sera déployé à Iqaluit, dans l'Est de l'Arctique, pour appuyer le Programme national de surveillance aérienne dans l'exécution des patrouilles de surveillance de la pollution et des pêches, la reconnaissance des glaces, la sûreté et la sécurité, ainsi que les interventions d'urgence. Plusieurs ministères fédéraux, dont la GCC, le MPO et le ministère de la Défense nationale (MDN), ont fait part de leur intérêt d'avoir accès à l'énorme potentiel de collecte de données de cette nouvelle plateforme aérienne.

Enfin, en 2022-2023, le Ministère a examiné des modifications au *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux*^{lvii}, afin de les harmoniser avec les exigences internationales actuelles et d'intégrer des dispositions nationales. Ces modifications comprendront des améliorations permanentes aux exigences en matière de rejet pour les navires de croisière de 100 passagers ou plus qui naviguent dans les eaux de compétence canadienne.

Faire progresser les partenariats avec les Autochtones et la mobilisation de ces derniers

La réconciliation avec les Autochtones est une priorité pangouvernementale. En 2022-2023, TC a continué de renforcer les relations et d'établir de nouveaux partenariats avec les Autochtones. Nous avons entrepris une évaluation de toutes les nouvelles lois et tous les nouveaux règlements proposés ou modifiés pour en assurer l'harmonisation avec la *Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones*^{lviii} (DNUDPA) et le plan d'action de la *Loi sur la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones* (LDNUDPA)^{lix}.

Nous avons également continué de créer des espaces pour les voix autochtones et d'autres initiatives d'apprentissage qui favorisent la sensibilisation culturelle et la sécurité à l'appui de la réconciliation. Par exemple, le Ministère a tenu plusieurs séances virtuelles ouvertes à tous les employés de TC et a pris des mesures pour augmenter la sensibilisation aux principaux événements de réconciliation, notamment les suivants :

- Journée de la robe rouge
- Journée de la Campagne Moose Hide
- Mois national de l'histoire autochtone
- Journée nationale de la vérité et de la réconciliation
- Journée des anciens combattants autochtones



De plus, le Ministère a entrepris d'autres initiatives clés à l'appui de la réconciliation, notamment les suivantes :

- Mise à l'essai d'un *programme de navigateurs de carrières pour Autochtones*^{lx} en partenariat avec le Cercle du savoir sur l'inclusion autochtone.
- Versement d'un financement sous forme de subventions pour appuyer l'événement sur les politiques de TC du Ralliement national des Métis en février 2023.

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

- Conclusion d'ententes de contribution avec l'Assemblée des Premières Nations (APN) et le Inuit Tapiriit Kanatami.
- Nouveaux partenariats formés sous l'égide du Comité de [partenariat entre les Inuits et la Couronne](#)^{lxi}.
- En collaboration avec le [Conseil circumpolaire inuit](#)^{lxii}, la création d'un groupe de travail axé sur la progression des priorités internationales des Inuits liées au transport maritime et à l'Organisation maritime internationale.

À l'automne 2022, TC a fait partie des quatre principaux ministères fédéraux qui ont mis la dernière touche à un cadre stratégique sur le savoir autochtone. Ce dernier vise à orienter l'application uniforme des dispositions sur le savoir autochtone dans quatre lois clés, y compris la [Loi sur les eaux navigables canadiennes](#)^{lxiii}, et à promouvoir les pratiques exemplaires liées à l'utilisation du savoir autochtone.

Le « savoir autochtone » désigne un ensemble de systèmes de connaissances complexes fondés sur les visions du monde, les expériences vécues et l'ensemble des connaissances accumulées au fil des générations par les peuples autochtones. Il reflète les systèmes uniques de cultures, de langues, de valeurs, de gouvernance et de dispositions juridiques des peuples autochtones ainsi que leur histoire. Les systèmes de savoirs autochtones se fondent sur l'harmonie et le maintien de bonnes relations avec la nature; ils s'appuient sur les expériences des générations précédentes, éclairent les pratiques des générations actuelles et évoluent dans le contexte de la société contemporaine.

Le cadre stratégique sur le savoir autochtone du gouvernement a été publié à l'automne 2022. Il présente des principes directeurs généraux permettant aux ministères et organismes de collaborer avec les peuples autochtones pour intégrer le savoir autochtone à la science occidentale. TC rédige actuellement des directives internes générales visant tous les secteurs du Ministère et des processus particuliers pour l'inclusion du savoir autochtone dans la prise de décisions, en application de la [Loi sur les eaux navigables canadiennes](#).

Analyse comparative entre les sexes plus

En 2022-2023, TC a continué de mettre l'accent sur la participation des groupes sous-représentés à la formation maritime. Cela s'inscrit dans le cadre des efforts ministériels plus vastes visant à renforcer la diversité du secteur maritime et à appuyer la réalisation à long terme du PPO du Canada. Dans le cadre du renouvellement du PPO, le Programme de formation maritime (PFM) a été prolongé de quatre ans et bénéficiera d'un financement de 29,8 millions de dollars. Les travaux sont axés sur les aspects suivants :

- Continuer d'aider les établissements partenaires à offrir des cours de formation maritime;
- Créer un environnement d'apprentissage sécuritaire et une culture de travail équitable pour les étudiants du PFM;

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

- Augmenter la diversité et le recrutement dans le secteur maritime canadien.

En 2021, TC a lancé le Comité consultatif canadien sur les drones (CCCD), un groupe de leaders d'opinion et d'experts en la matière clés dominants, pour donner des conseils sur les politiques et les stratégies visant à orienter l'innovation et la croissance dans l'industrie des SATP. Dès le départ, TC a assuré la diversité des membres en tenant compte du sexe, de l'emplacement régional et géographique, de la diversité linguistique et de la participation des collectivités traditionnellement sous-représentées, comme les collectivités autochtones. Par exemple, 30 % des membres du comité sont des femmes, ce qui dépasse largement leur représentation dans l'industrie, qui est de 5 %. Le Ministère a également continué de collaborer avec le Conseil national de recherches dans le cadre de projets de recherche et de développement liés aux SATP qui portent sur les tests de gravité des impacts sur les humains selon différentes tailles et différents sexes, afin de mettre au point des outils d'évaluation des risques inclusifs et fondés sur des données.

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

En 2022-2023, des représentants de TC ont participé à des réunions et à des séminaires du groupe d'experts sur l'évaluation de l'impact des changements climatiques et l'adaptation pour le transport intérieur de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe. Ce groupe d'experts a fait progresser les travaux visant à générer et à transmettre les connaissances, et à renforcer la capacité à l'échelle de la région de la CEE-ONU. Le groupe appuyait plusieurs [objectifs de développement durable de l'ONU^{lxiv}](#), notamment les suivants :

- Objectif 9 – Bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation
- Objectif 13 – Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions
- Objectif 17 – Renforcer les moyens de mettre en œuvre le Partenariat mondial pour le développement durable et le revitaliser

Le Ministère a continué d'appuyer l'objectif 13 (changements climatiques) en élaborant des plans d'action complets sur le climat pour les secteurs maritime, ferroviaire et aérien.

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

Nous avons également continué de soutenir l'objectif 7 (accès à des services énergétiques fiables, durables et modernes, à un coût abordable) et l'objectif 22 (modes de consommation et de production durables) au moyen d'un certain nombre d'initiatives, notamment les suivantes :



- Mettre en œuvre le programme d'incitatifs pour les véhicules zéro émission (iVZE) et le programme d'incitatifs pour les véhicules moyens et lourds zéro émission (iVMLZE)

En date du 31 mars 2023, ces programmes ont aidé plus de 200 000 Canadiens et entreprises canadiennes à acheter des véhicules plus écologiques, ce qui réduira les émissions de gaz à effet de serre et favorisera l'assainissement de l'air.

En outre, nous avons continué d'appuyer l'objectif 14^{lxv} de conserver et d'exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable. Nous avons fait cela en élaborant, en améliorant et en mettant en œuvre une série complète de mesures de gestion des bâtiments pour protéger les populations de baleines en péril du Canada contre les répercussions négatives du trafic maritime et en empêchant l'introduction d'espèces aquatiques envahissantes à partir des bâtiments. Ces efforts appuient également le Cadre mondial de Kunming-Montréal pour la biodiversité de l'ONU établi en décembre 2022 dans le cadre de l'objectif n° 4 du FGB – veiller à ce que des mesures de gestion soient prises pour mettre fin à l'extinction d'origine humaine.

TC a également travaillé en partenariat avec d'autres ministères fédéraux pour élaborer la [Norme de protection des aires marines protégées^{lxvi}](#), annoncée en février 2023. Cette norme permettra de protéger les zones de nos océans qui ont besoin d'être protégées contre les effets potentiellement nocifs des activités industrielles et comprend l'intention de renforcer les restrictions applicables à certains rejets de bâtiments dans les aires marines protégées jusqu'à 12 milles marins du rivage, en tenant compte de sources telles que les suivantes :

- Eaux grises
- Eaux usées (eaux noires)
- Cale de moteur polluée
- Gaspillage alimentaire
- Eau de lavage de l'épurateur de gaz d'échappement

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

Innovation

En 2022-2023, TC a continué de mener des activités de recherche, de développement et de déploiement (RDD) pour appuyer la mise en œuvre sécuritaire et rapide de nouvelles technologies de transport novatrices au Canada. Les initiatives du programme Solutions innovatrices Canada comprenaient la mise au point de technologies de transport de prochaine génération par les petites et moyennes entreprises. Au total, 21 projets de RDD ont été financés dans le cadre de l'[Initiative pour des navires silencieux](#)^{lxvii} afin de faire progresser les technologies, les conceptions et les pratiques opérationnelles qui réduisent les répercussions du bruit produit par les bâtiments sur le milieu marin. L'un des projets a permis la conception du premier remorqueur électrique au Canada.

Le Ministère a également continué de financer des programmes de recherche avec le Conseil national de recherches (CNR). Ces programmes comprenaient l'élaboration de méthodes d'essai permettant d'évaluer le rendement de sécurité des systèmes de véhicules zéro émission et de contribuer à l'élaboration des *règlements techniques mondiaux* et des *règlements canadiens*. Des recherches conjointes de TC et du CNRC sur les méthodologies servant à tester les risques d'incendie de défaillances de cellules uniques dans les VZE ont déjà été adoptées dans la norme de l'Association internationale de normalisation pour les véhicules électriques (ISO 6469^{lxviii}). Elles devraient également être incluses dans la Norme de sécurité des véhicules automobiles du Canada 305 (NSVAC 305).

Nous avons également mis à l'essai des technologies novatrices et émergentes dans le cadre de projets pilotes et d'environnements de bac à sable réglementaires pour éclairer la prise de décisions fondées sur des données probantes. Ces travaux comprenaient le soutien constant des essais commerciaux de la technologie des drones au moyen de projets pilotes et la délivrance de permis de vol spéciaux.

Résultats obtenus

Le tableau suivant montre, pour le **résultat 4 : Les émissions atmosphériques nocives du transport au Canada sont réduites**, les résultats obtenus, les indicateurs de rendement, les cibles et les dates cibles pour 2022-2023, ainsi que les résultats réels des trois derniers exercices pour lesquels les résultats réels sont connus.

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels en 2019-2020	Résultats réels en 2020-2021 actual results	Résultats réels en 2021-2022 actual results	Résultats réels en 2022-2023

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

4a) Les émissions atmosphériques nocives provenant du secteur des transports au Canada sont réduites	Variation en pourcentage des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports	Les émissions issues du secteur des transports en 2021 ont diminué depuis 2019 (186 Mt), ce qui contribue à la réalisation de l'objectif national du Canada visant à réduire les émissions de 40-45 % d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 2005.	31 décembre 2022	En 2019, 8.5 % supérieur aux niveaux de 2005 ¹⁰	En 2020, 8.9 % inférieur aux niveaux de 2005	En 2021, 4.3% inférieur aux niveaux de 2005	Les émissions de 2022 seront publiées en avril 2024
--	--	---	------------------	--	--	---	---

Les informations relatives aux finances, aux ressources humaines et au rendement de l'inventaire des programmes de TC sont disponibles dans [l'InfoBase du GC^{lxix}](#).

Le tableau suivant montre, pour le **résultat 5 : Les océans et les milieux marins du Canada sont protégés des impacts de transport maritime**, les résultats obtenus, les indicateurs de rendement, les cibles et les dates cibles pour 2022-2023, ainsi que les résultats réels des trois derniers exercices pour lesquels les résultats réels sont connus.

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels en 2019-2020	Résultats réels en 2020-2021 actual results	Résultats réels en 2021-2022 actual results	Résultats réels en 2022-2023
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 2023	0.15/h pour 1,000 bâtiments commerciaux actifs	0.114/ h pour 1,000 bâtiments commerciaux actifs	0.106/ h pour 1,000 bâtiments commerciaux actifs	0.122/ h pour 1,000 bâtiments commerciaux actifs ¹¹

¹⁰ Les résultats historiques ont été mis à jour en raison des estimations révisées des émissions pour les années historiques contenues dans le Rapport d'inventaire national de 2023.

¹¹ L'indicateur 5a est calculé à partir des heures de vol du Programme national de surveillance aérienne (PNSA), des déversements d'hydrocarbures de plus de 10 litres signalés par le PNSA et du nombre de navires dans les eaux canadiennes en 2022-2023, tel que calculé par TC.

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

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 2023	S. O. – Nouvel indicateur au 1 ^{er} avril 2021	S. O. – Nouvel indicateur au 1 ^{er} avril 2021	99.51%	99.94% ¹²
---	---	--------------	--------------	---	---	--------	----------------------

Les informations relatives aux finances, aux ressources humaines et au rendement de l'inventaire des programmes de TC sont disponibles dans [l'InfoBase du GC^{lxx}](#).

Le tableau suivant montre, pour le **résultat 6 : Un réseau de transport qui soutient l'innovation**, les résultats obtenus, les indicateurs de rendement, les cibles et les dates cibles pour 2022-2023, ainsi que les résultats réels des trois derniers exercices pour lesquels les résultats réels sont connus.

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels en 2019-2020	Résultats réels en 2020-2021 actual results	Résultats réels en 2021-2022 actual results	Résultats réels en 2022-2023
6a) Un réseau de transport qui favorise l'innovation	Nombre de nouveaux produits aéronautiques certifiés	Au moins 738 (La variation reste de +/- 10 % d'une année sur l'autre)	31 mars 2023	S. O. : L'indicateur est en voie de révision afin qu'il puisse mieux saisir le programme d'innovation du Ministère et en rendre compte.	S. O. : L'indicateur est en voie de révision afin qu'il puisse mieux saisir le programme d'innovation du Ministère et en rendre compte.	669	1006

Les informations relatives aux finances, aux ressources humaines et au rendement de l'inventaire des programmes de TC sont disponibles dans [l'InfoBase du GC^{lxxi}](#).

¹² Il s'agit d'un décompte des avis de violation émis concernant le ralentissement obligatoire pour la protection des baleines noires de l'Atlantique Nord dans le golfe du Saint-Laurent. Au cours de l'année civile 2022.

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Le tableau suivant montre, pour la **responsabilité essentielle 2 : Un réseau de transport respectueux de l'environnement et novateur**, les dépenses budgétaires pour 2022-2023, ainsi que dépenses réelles pour cet exercice.

Budget principal des dépenses 2022-2023	Dépenses prévues 2022-2023	Autorisations totales pouvant être utilisées en 2022-2023	Dépenses réelles pour 2022-2023 (autorisations utilisées)	Différence en 2022-2023 (dépenses réelles moins dépenses prévues)
357 670 417	357 670 417	733 604 052	489 895 498	132 225 081

Les informations relatives aux finances, aux ressources humaines et au rendement de l'inventaire des programmes de TC sont disponibles dans [l'InfoBase du GC^{lxxii}](#).

Ressources humaines (équivalents temps plein)

Le tableau ci-dessous montre, en équivalents temps plein, les ressources humaines dont le Ministère a eu besoin pour s'acquitter de cette responsabilité essentielle en 2022-2023.

Nombre d'ETP prévus pour 2022-2023	Nombre d'ETP réels pour 2022-2023	Différence en 2022-2023 (ETP réels moins ETP prévus)
664	803	139

Les informations relatives aux finances, aux ressources humaines et au rendement de l'inventaire des programmes de TC sont disponibles dans [l'InfoBase du GC^{lxxiii}](#).

Responsabilité essentielle 3 : Un réseau de transport efficace

Description

Appuie le transport efficace des produits vers les marchés grâce à des investissements dans les corridors commerciaux du Canada; adopte et met en œuvre des règles et des politiques pour s'assurer que les passagers canadiens et les expéditeurs ont accès à suffisamment d'options et à un meilleur service; et gère les biens de transport de manière à en garantir la valeur pour les Canadiens.

Résultats

Promouvoir une main-d'œuvre efficace et fiable dans le secteur des transports

En 2022-2023, TC a continué de collaborer avec d'autres ministères et des intervenants de l'industrie pour promouvoir une main-d'œuvre prête pour l'avenir dans le secteur des transports. Ce travail comprenait l'examen de recommandations du groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement concernant les pénuries de main-d'œuvre et de compétences. De plus, le gouvernement a annoncé dans le budget de 2022 la prolongation du Programme de formation maritime (30 millions de dollars échelonnés sur quatre ans) par l'entremise du PPO. Cette initiative offre aux peuples autochtones, aux habitants du Nord et aux femmes des possibilités de participer aux activités du secteur maritime.

Le Ministère s'est également efforcé de moderniser et d'harmoniser les normes internationales pour les professionnels des secteurs aérien et maritime. Notamment, TC a conclu des ententes réciproques au sein du secteur maritime qui permettent la reconnaissance mutuelle de normes précises de formation, de délivrance des brevets et de veille pour les certificats délivrés à l'étranger pour les travailleurs du transport. Ces ententes sont conclues avec les pays suivants :

- Australie
- France
- Géorgie
- Norvège
- République des Philippines
- Royaume-Uni
- Ukraine

Des négociations avec d'autres pays sont en cours.

Le Ministère a également poursuivi ses travaux associés à la mise à l'essai de méthodes numériques pour accélérer le traitement de la certification et de la délivrance de permis des travailleurs dans le secteur aérien. Nous avons également révisé la réglementation pour encourager l'utilisation plus générale des simulateurs dans la formation, afin d'améliorer l'efficacité.

Améliorer les services de transport aérien offerts aux Canadiens

Tout au long de l'année, TC a adopté un certain nombre de mesures visant à améliorer les services aériens pour les Canadiens, notamment les suivantes :

- Financement accru pour l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), afin d'améliorer les niveaux de service;
- Révision de la réglementation sur les droits des passagers;
- Négociation d'ententes sur le transport aérien avec d'autres pays, afin de mieux tenir compte des besoins des Canadiens;
- Collaboration avec l'industrie pour mettre en évidence les changements visant à améliorer l'expérience des passagers.

Élaborer une stratégie nationale de chaîne d'approvisionnement pour résoudre le problème des goulots d'étranglement

Un réseau de transport mondial efficace est essentiel pour sécuriser les chaînes d'approvisionnement et favoriser le commerce mondial. Il constitue l'épine dorsale de presque tous les secteurs de l'économie. TC reconnaît que l'amélioration du rendement de la chaîne d'approvisionnement et l'élaboration de solutions pour améliorer l'efficacité, la durabilité et la résilience constituent une initiative multipartite. Nous avons donc entrepris un processus de consultation efficace au cours de l'année 2022 afin d'obtenir des commentaires précieux des intervenants à tous les points de la chaîne d'approvisionnement.

Après avoir convoqué un sommet national sur la chaîne d'approvisionnement en janvier 2022 et avoir tenu des tables rondes régionales par la suite, le ministre des Transports a annoncé la création du groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement. Le groupe de travail a donné des conseils indépendants sur les mesures possibles à prendre pour résoudre les problèmes de congestion chronique et aiguë de la chaîne d'approvisionnement et d'inefficacité. Le 6 octobre 2022, le groupe de travail a publié son rapport final, qui contient 21 recommandations immédiates et à long terme qui éclairent actuellement l'élaboration d'une stratégie nationale sur la chaîne d'approvisionnement.

En 2022-2023, TC a continué d'améliorer le rendement et la fiabilité du réseau de transport du Canada pour acheminer les produits vers le marché et faire croître l'économie. Nous avons collaboré avec la Table ronde sur la chaîne d'approvisionnement des produits de base (TRCAPB). Il s'agit d'un forum de discussion inclusif axé sur l'amélioration de la résilience, de l'efficacité et de l'efficacité du réseau de transport des marchandises du Canada. Les discussions de la TRCAPB se sont poursuivies pour résoudre les problèmes critiques de la chaîne d'approvisionnement, notamment les suivants :

- Améliorer la capacité et la production dans les principaux corridors commerciaux;
- Faire connaître les tendances des marchés nationaux et internationaux;
- Donner un aperçu du rendement du réseau.

Appuyer la prise de décisions éclairées sur la gestion de la chaîne d'approvisionnement

Le 4 janvier 2023, TC a publié des modifications au *Règlement sur les renseignements relatifs au transport* qui exigent que les transporteurs ferroviaires de catégorie 1 exploités au Canada communiquent des renseignements hebdomadaires sur le service et le rendement, qui sont publiés dans le site Web de TC. Les transporteurs ferroviaires sont également tenus de présenter une feuille de route mensuelle ou des renseignements sur la circulation en vertu de ce règlement modifié. Ces exigences sont conçues pour augmenter la transparence et la compétitivité du réseau canadien de transport ferroviaire de marchandises. Un meilleur accès à ces renseignements détaillés sur le service et le rendement permettra aux partenaires de la chaîne d'approvisionnement de mettre en évidence les défis et les solutions liés aux chaînes d'approvisionnement ferroviaires.

Nous avons également poursuivi la mise en œuvre du Système d'information sur le commerce et le transport (SICT). Ce système appuie la prise de décisions éclairées en présentant des données et de l'information aux intervenants du secteur des transports. Il fonctionne par l'entremise du Centre canadien de données sur les transports (CCDT) et du Carrefour de données et d'information sur les transports (CDIT).

Les projets de visibilité de la chaîne d'approvisionnement que nous élaborons visent à :

- améliorer la coordination et la planification à l'échelle des chaînes d'approvisionnement;
- multiplier les gains en efficacité des opérations;
- appuyer la prise de décisions stratégiques concernant les investissements publics et privés dans les infrastructures numériques et physiques pour améliorer le réseau de transport.

Moderniser l'exploitation des réseaux maritimes et ferroviaires du Canada

Le 17 novembre 2022, le ministre des Transports a présenté le projet de loi C-33, *Loi visant à renforcer le réseau portuaire et la sécurité ferroviaire au Canada*.^{lxxiv}

Le projet de loi proposait des mesures visant à :

- modifier la législation actuelle et moderniser le fonctionnement des réseaux de transport maritime et ferroviaire du Canada;
- éliminer les obstacles systémiques pour créer une chaîne d'approvisionnement plus fluide, plus sûre et plus résiliente;
- élargir le mandat des administrations portuaires du Canada dans le domaine de la gestion du trafic;
- outiller les ports du Canada afin qu'ils soient des carrefours stratégiques à l'appui du rendement de la chaîne d'approvisionnement nationale;
- gérer efficacement les décisions d'investissement portuaire pour assurer une croissance durable;
- améliorer la compréhension qu'a le gouvernement des ports et de leurs activités;

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

- moderniser les dispositions relatives à la sécurité, à la sûreté et au transport des marchandises dangereuses dans le mode ferroviaire.

Le projet de loi était à l'étape de la deuxième lecture à la fin de la session parlementaire. Son examen devra reprendre à l'automne 2023.

Investir dans des infrastructures de transport modernes et efficaces

En 2022-2023, TC a continué d'investir dans l'infrastructure de transport par l'entremise du Fonds national des corridors commerciaux (FNCC). Il s'agit d'un programme concurrentiel fondé sur le mérite établi en 2017. Dans le cadre du FNCC, le gouvernement a investi dans des projets de transport intérieur, comme d'importantes mises à niveau de l'infrastructure maritime, portuaire, aéroportuaire, routière et ferroviaire du Canada. Ces investissements stratégiques augmentent la fluidité et l'efficacité du réseau de transport. Ils soutiennent également les priorités du gouvernement, comme la Stratégie du Canada pour l'Indopacifique. Depuis 2017, le ministre des Transports s'est engagé à verser 3,7 milliards de dollars en financement fédéral pour réaliser 183 projets à l'échelle du pays, ce qui représente des investissements totaux se chiffrant à plus de 8,4 milliards de dollars.

Le gouvernement a annoncé dans le budget de 2022 un financement de 603,2 millions de dollars pour de nouvelles initiatives visant à assurer que les chaînes d'approvisionnement du Canada répondent aux besoins de l'économie et résistent aux perturbations causées par les changements climatiques et les événements mondiaux. Le budget prévoyait un financement supplémentaire de 450 millions de dollars versés au FNCC pour appuyer des projets de chaîne d'approvisionnement qui permettront de faciliter la circulation des marchandises dans les réseaux de transport du Canada. Il comprenait également 136,3 millions de dollars pour appuyer l'adoption, par l'industrie, de solutions de chaîne d'approvisionnement numérique, la collecte de données sur la chaîne d'approvisionnement et la recherche connexe sur les corridors commerciaux, axée sur l'industrie. Les objectifs sont les suivants :

- Augmenter l'efficacité et la fiabilité des chaînes d'approvisionnement dépendantes du transport;
- Remédier aux goulots d'étranglement;
- Veiller à ce que les Canadiens aient accès aux produits et aux biens abordables dont ils ont besoin.

Réaliser le projet de voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic

En 2022-2023, TC et le chemin de fer Canadien Pacifique Kansas City (CPKC) ont fait progresser leur demande auprès de l'Office des transports du Canada (OTC) afin d'entreprendre la construction associée au [Projet de voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic](#)^{lxxv}. À la demande de l'OTC, TC a organisé et mené une consultation publique sur l'hydrogéologie, tenue du 24 octobre au 25 novembre 2022. À la suite des commentaires de la collectivité, TC et le CPKC ont élaboré de nouvelles mesures pour atténuer les répercussions environnementales potentielles du projet. TC a également fait des progrès en ce qui concerne l'acquisition de terrains pour le projet. Le 13 février 2023, le ministre de Services publics et Approvisionnement Canada a lancé le processus d'expropriation de 120 jours, qui est une des étapes clés de la prise de possession des terrains requis pour le transfert au CPKC.

Faire progresser le projet de train à grande fréquence

Le [projet de train à grande fréquence \(TGF\)](#)^{lxxvi} visant à offrir un service ferroviaire plus rapide, plus fréquent, plus accessible et plus durable en Ontario et au Québec demeure une des grandes priorités de TC. Le Ministère a lancé une Demande de Qualifications le 17 février 2023 dont les résultats ont été annoncés le 20 juillet 2023. La phase d'approvisionnement, qui se poursuivra en 2023 et 2024, prévoit une demande de propositions. Ce processus mènera à la sélection d'un partenaire promoteur privé pour l'élaboration conjointe du projet avec la société d'État récemment établie VIA TGF. Le projet TGF a poursuivi le dialogue avec les peuples autochtones pour garantir que les obligations de l'État en ce qui concerne le devoir de consulter sont respectées et que les opportunités de participation autochtone et de partage des avantages socio-économiques sont incluses dans le projet. Cette mobilisation a nécessité l'organisation de plus de 75 réunions avec les collectivités autochtones jusqu'en juillet 2023.



Assurer la gestion efficace et responsable des actifs de transport

La protection, la gestion, l'exploitation et l'entretien efficaces des actifs du réseau de transport demeurent une priorité pour TC.

Le [Programme de contributions pour les services de traversier](#)^{lxxvii} a été prolongé de cinq années supplémentaires à l'été 2021, jusqu'au 31 mars 2027. Ce programme permet de veiller à ce que les collectivités de l'est du Canada bénéficient d'un accès continu à des services de traversier

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

fiables et sécuritaires. Nous avons également réalisé des progrès en ce qui concerne l'infrastructure du terminal de traversier et l'aménagement des bâtiments pour le NM *Madeleine II*, récemment acquis, et l'acquisition de deux nouveaux traversiers. Ces initiatives se poursuivront en 2023-2024. Nous avons également fait des progrès en ce qui concerne le renforcement et le prolongement du quai de Souris, et la rampe de transfert fixe de Cap-aux-Meules. On s'attend à ce que les deux projets soient terminés en 2023-2024.

Les aéroports, les ports, les terminaux de traversiers et les traversiers appartenant à TC peuvent encore être utilisés, car TC continue d'investir pour améliorer la santé et la sécurité dans ces installations. Les travaux se sont poursuivis dans le cadre de trois projets inclus dans le budget de 2018, à savoir les suivants :

- Remise en état du bâtiment de services combinés de l'aéroport de Wabush;
- Réfection de la piste 09-27 de l'aéroport de Sept-Îles;
- Remplacement du garage d'entretien de l'aéroport de Penticton.

De plus, TC a obtenu du financement dans le cadre de l'Énoncé économique de l'automne 2022 pour réaliser dix autres projets urgents et de grande envergure associés à la santé et à la sécurité :

- Resurfaçage de la piste de l'aéroport Blanc-Sablon;
- Remplacement des aides visuelles à l'aéroport de Kuujuaq;
- Réfection de l'aérogare de l'aéroport de Sept-Îles;
- Resurfaçage de la piste de l'aéroport de Natashquan;
- Remplacement des aides visuelles à l'aéroport des Îles-de-la-Madeleine;
- Resurfaçage de la piste secondaire et du stationnement à l'aéroport des Îles-de-la-Madeleine;
- Réfection du quai des pêcheurs au port de Cap-aux-Meules;
- Agrandissement de l'aire de trafic de l'aéroport de Penticton;
- Remplacement des composants du toit de l'aérogare à l'aéroport de Penticton;
- Resurfaçage de la piste de l'aéroport de Sandspit.

Analyse comparative entre les sexes plus

En 2023-2023, TC a mis en œuvre plusieurs initiatives pour faire progresser l'examen des facteurs de l'ACS Plus dans l'élaboration et la mise en œuvre des politiques et des programmes de transport, notamment les suivantes :

- Utiliser un comité de la diversité et de l'inclusion et une initiative de mobilisation des collectivités autochtones pour le transport terrestre pour améliorer les consultations sur les mesures de TMD.
- Renforcer les possibilités de participation dans le milieu de travail des groupes sous-représentés, comme les femmes et les Autochtones, y compris les personnes qui occupent des postes de direction.

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

- Sensibiliser, dans les événements et les forums internationaux, à l'importance d'un langage inclusif et de l'utilisation généralisée de termes non sexistes.
- Concevoir des campagnes de sécurité des transports en gardant à l'esprit le genre, l'âge et la diversité ethnique, ce qui comprend l'utilisation d'images, de textes et d'éléments visuels neutres ou inclusifs.
- Contribuer à l'élaboration et au lancement de la trousse d'outils d'analyse comparative entre les sexes pour les politiques de transport du Forum international des transports.

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

En 2022-2023, TC a continué d'appuyer les ODD des Nations Unies au moyen de mesures axées sur le développement d'un réseau de transport moderne et efficace.

Nous avons appuyé l'objectif 5 (Parvenir à l'égalité des sexes et autonomiser toutes les femmes et les filles) en contribuant aux efforts visant à augmenter la diversité des genres dans le secteur des transports au moyen d'initiatives telles que les suivantes :

- Volet de travail Genre dans les transports du Forum international des transports.
- Initiative Femmes dans les transports de la Coopération économique Asie-Pacifique.

Nous avons continué de contribuer directement aux progrès réalisés à l'égard de la cible 3.9 des ODD (D'ici à 2030, réduire nettement le nombre de décès et de maladies dus à des substances chimiques dangereuses et à la pollution et à la contamination de l'air, de l'eau et du sol) grâce à notre travail actif relatif aux questions liées au TMD.

Innovation

En 2022-2023, TC a poursuivi, à l'échelle de divers modes de transport, ses travaux portant sur des approches novatrices visant à améliorer l'efficacité de la planification de la surveillance fondée sur le risque. Notre travail a permis de combler les lacunes dans les données ministérielles associées aux inspections, dans le but d'appuyer les inspections ciblées axées sur les principales préoccupations. Cela réduira le temps et les frais de déplacement de l'inspectorat du Ministère. Nos progrès à ce jour ont jeté les bases de l'amélioration des données quantitatives et de l'établissement d'un processus de collecte de données. En 2022-2023, nous avons également commencé à explorer la façon dont les données de surveillance faisant l'objet d'un suivi temporel pourraient être intégrées aux processus de planification, afin d'accroître l'efficacité et d'améliorer l'affectation des ressources d'inspection.

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

Résultats obtenus

Le tableau suivant montre, pour le **résultat 7 : Les corridors de transport permettent un mouvement efficace des produits vers les marchés**, les résultats obtenus, les indicateurs de rendement, les cibles et les dates cibles pour 2022-2023, ainsi que les résultats réels des trois derniers exercices pour lesquels les résultats réels sont connus.

Résultat ministériel	Indicateur de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2019-2020	Résultat réel 2020-2021	Résultat réel 2021-2022	Résultat réel 2022-2023
7a) Les corridors de transport permettent d'expédier les produits de façon efficace vers le marché	Temps de déplacement de conteneurs en 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	Inférieur ou égal à 6.5 jours	31 mars 2023	6.5 jours	6.2 jours	6.4 jours	6.6 jours
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	Inférieur ou égal à 3.5 heures	31 mars 2023	3.4 heures	3.4 heures	3.4 heures	3.4 heures
7c) Les corridors de transport permettent d'expédier les produits de	Temps de déplacement d'un point à l'autre de marchandises conteneurisées	Au plus 27.5 jours	31 mars 2023	25.9 jours	29.7 jours	34.5 jours	39.9 jours

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

façon efficace vers le marché	en provenance des ports d'Asie						
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	Au plus 39.5 jours	31 mars 2023	39.5 jours	40.5 jours	40.0 jours	37.9 jours

Les informations relatives aux finances, aux ressources humaines et au rendement de l'inventaire des programmes de TC sont disponibles dans [l'InfoBase du GC^{lxxviii}](#).

Le tableau suivant montre, pour le **résultat 8 : Les voyageurs et les exploitants de services de fret canadiens bénéficient du choix et du service amélioré**, les résultats obtenus, les indicateurs de rendement, les cibles et les dates cibles pour 2022-2023, ainsi que les résultats réels des trois derniers exercices pour lesquels les résultats réels sont connus.

Résultat ministériel	Indicateur de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2019-2020	Résultat réel 2020-2021	Résultat réel 2021-2022	Résultat réel 2022-2023
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	Exactement 100 %	31 mars 2023	S.O. Nouvel indicateur	100% (7 sur 7)	100% (11 sur 11)	100% (6 sur 6) ¹³

¹³ Ce chiffre représente le nombre réel de demandes de désignation qui ont été traitées au cours de la période 2022-2023 et, comme prévu, il est assez faible en raison de la pandémie qui a eu un impact négatif sur l'ensemble de l'activité de transport aérien.

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

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	Exactement 100 %	31 mars 2023	100% (2 sur 2)	100% (3 sur 3)	100% (11 sur 11)	100% (3 sur 3) ¹⁴
--	--	------------------	--------------	----------------	----------------	------------------	------------------------------

Les informations relatives aux finances, aux ressources humaines et au rendement de l'inventaire des programmes de TC sont disponibles dans [l'InfoBase du GC^{lxxix}](#).

Le tableau suivant montre, pour le **résultat 9 : Transports Canada gère efficacement ses actifs**, les résultats obtenus, les indicateurs de rendement, les cibles et les dates cibles pour 2022-2023, ainsi que les résultats réels des trois derniers exercices pour lesquels les résultats réels sont connus.

Résultat ministériel	Indicateur de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2019-2020	Résultat réel 2020-2021	Résultat réel 2021-2022	Résultat réel 2022-2023
9a) TC gère ses actifs de façon efficace	Disponibilité des aéroports détenus et gérés par TC ¹⁵	Exactement 100 % (*certains types d'événements sont exclus du calcul)	31 mars 2023	100%	100%	100%	100%
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 2023	100%	100%	100%	100%

¹⁴ Ce chiffre représente le nombre réel de demandes d'exemption qui ont été traitées au cours de la période 2022-2023 et, comme prévu, il est assez faible en raison de la pandémie qui a eu un impact négatif sur l'ensemble de l'activité de transport aérien.

¹⁵ 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.

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

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 2023	100%	100%	100%	100%
--	---	---	--------------	------	------	------	------

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Le tableau suivant montre, pour la responsabilité essentielle 3 : Un réseau de transport efficace, les dépenses budgétaires pour 2022-2023, ainsi que dépenses réelles pour cet exercice.

Budget des dépenses 2022-2023	Dépenses prévues 2022-2023	Autorisations totales pouvant être utilisées 2022-2023	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2022-2023)	Écart en 2022-2023 (dépenses réelles moins dépenses prévues)
1 879 138 960	1 879 138 960	1 983 300 378	1 049 389 594	(829 749 366)

Les informations relatives aux finances, aux ressources humaines et au rendement de l'inventaire des programmes de TC sont disponibles dans [l'InfoBase du GC^{lxxx}](#).

Ressources humaines (équivalents temps plein)

Le tableau ci-dessous montre, en équivalents temps plein, les ressources humaines dont le Ministère a eu besoin pour s'acquitter de cette responsabilité essentielle en 2022-2023.

Équivalents temps plein prévus 2022-2023	Équivalents temps plein réels 2022-2023	Écart en 2022-2023 (équivalents temps plein réels moins équivalents temps plein prévus)
566	580	14

Les informations relatives aux finances, aux ressources humaines et au rendement de l'inventaire des programmes de TC sont disponibles dans [l'InfoBase du GC^{lxxxi}](#).

Services internes

Description

On entend par services internes les groupes d'activités et de ressources connexes que le gouvernement fédéral considère comme des services de soutien aux programmes ou qui sont requis pour remplir les obligations d'un organisme. Les Services internes renvoient aux activités et aux ressources des dix catégories de services distinctes qui soutiennent l'exécution des programmes au sein de l'organisme, sans égard au modèle de prestation des services internes d'un ministère. Voici les dix catégories de services :

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

Contrats attribués à des entreprises autochtones

TC est un organisme de la phase 2 et vise à atteindre la cible minimale de 5 % d'ici la fin de l'exercice 2023-2024.

Principales mesures prises pour augmenter l'approvisionnement auprès des Autochtones :

- Sensibilisation accrue au moyen de séances d'information à l'intention de la haute direction, de communiqués aux spécialistes fonctionnels et de séances d'information ciblant les communautés internes, comme les spécialistes fonctionnels de l'approvisionnement et à l'ensemble du personnel.
- Promotion des marchés réservés et élaboration de nouveaux instruments de passation de marchés avec facilitation préalable pour les fournisseurs autochtones.

Évaluations internes : Tous les spécialistes fonctionnels de la passation de marchés doivent effectuer un examen par les pairs de leurs approvisionnements, notamment des considérations autochtones. La conformité est évaluée tous les trimestres par l'unité de la politique d'approvisionnement, de la gouvernance et des rapports de TC dans le cadre du processus d'examen de la conformité de l'approvisionnement.

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

Activités de gouvernance interne : TC a élaboré et mis en œuvre une stratégie pour augmenter le nombre des contrats attribués à des fournisseurs autochtones. Cette stratégie est appuyée par une surveillance régulière et par une surveillance de la mise en œuvre exercée par la haute direction par l'entremise du comité supérieur d'examen de l'approvisionnement et du Comité de gestion des ressources et des investissements. Dans le cadre de nos activités de surveillance, nous élaborons des plans annuels d'approvisionnement de programme qui comprennent des détails sur les marchés réservés aux fournisseurs autochtones.

Formation spécialisée : Les spécialistes fonctionnels ministériels doivent suivre la formation spécialisée de l'École de la fonction publique du Canada, y compris [Considérations autochtones en matière d'approvisionnement \(COR409\)](#)^{lxxxii} et [Approvisionnement dans la région du Nunavut \(COR410\)](#)^{lxxxiii}.

- 87 % des employés ont suivi le cours obligatoire [Considérations autochtones en matière d'approvisionnement \(COR409\)](#) de l'École de la fonction publique du Canada.
- 17 % des employés ont suivi le cours [Approvisionnement dans la région du Nunavut \(COR410\)](#) de l'École de la fonction publique du Canada.

Tenir les Canadiens informés des enjeux et des initiatives en matière de transport

En 2022-2023, le Groupe des communications de TC a continué d'appuyer la mission du Ministère de promouvoir un réseau de transport sûr, sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement. Pour ce faire, il a communiqué des renseignements opportuns et exacts aux Canadiens et aux médias, conformément à la [Politique sur les communications et l'image de marque](#)^{lxxxiv}.

Renforcer les stratégies, les compétences et les outils de communications

Le Ministère a continué d'utiliser une approche axée sur le numérique d'abord dans ses efforts visant à informer, à consulter et à mobiliser les intervenants internes et les autres ministères et organismes du gouvernement, de manière ouverte et transparente. Nous avons lancé un cadre et une trousse d'outils modernes de mobilisation du public pour soutenir nos praticiens de la mobilisation. Plus de 100 employés ont reçu une formation sur la façon de mobiliser le public et d'intégrer la diversité, l'équité et l'inclusion. Nous avons également amélioré notre Carrefour de mobilisation et de consultation, un outil numérique qui permet au Ministère d'effectuer un meilleur suivi des données sur la mobilisation publiée sur le portail [Dialogue ouvert | Gouvernement ouvert, gouvernement du Canada](#)^{lxxxv}. De plus, nous avons posé les jalons permettant de multiplier les gains en efficacité de nos fonctions de suivi de l'information et de gestion du calendrier. Notre service de traduction interne a également adopté des termes non sexistes et des campagnes de sécurité en tenant compte du sexe, de l'âge et de la diversité ethnique.

Faire progresser le recouvrement des coûts et la modernisation des services

En 2022-2023, TC a réalisé d'importants progrès à l'égard de la modernisation des services et des frais connexes. Il s'agissait notamment de publier des propositions de frais et de consulter les intervenants sur la modernisation des frais rattachés aux services d'immatriculation des aéronefs. Nous avons également publié, dans la Partie I de la *Gazette du Canada*,

- les frais proposés pour les approbations de produits aéronautiques;
- les dispositions proposées pour l'enregistrement des installations de contenants, dans le cadre du transport des marchandises dangereuses.

Nous avons également entrepris d'autres initiatives, notamment les suivantes :

- Mise en œuvre de la phase 2 des frais simplifiés pour le programme d'inspection du fret maritime;
- Rajustement des autres frais pour tenir compte de l'inflation;
- Révision de la politique de remise de TC, qui indique à quel moment les clients peuvent être admissibles à un remboursement partiel si la norme de service applicable pour un service n'est pas respectée;
- Adoption continue d'outils numériques pour offrir plus de services de Transports Canada en ligne.

Améliorer l'efficacité et la prestation des services grâce à la modernisation numérique

Pour donner suite à l'instauration de l'« ambition numérique du gouvernement du Canada » en 2022, nous nous sommes engagés à faire la transition vers une approche davantage axée sur le numérique dans notre modernisation des services et des outils. En octobre 2022, nous avons tenu notre premier événement annuel *TC Next* en personne. Cet événement a permis de réunir des cadres supérieurs de tous les secteurs du Ministère, qui ont exploré les possibilités offertes par les outils et les méthodes numériques. Nous avons ensuite organisé un premier événement virtuel

La Politique sur les services et le numérique et les outils d'aide servent d'ensemble intégré de règles qui montrent la façon dont les organismes du gouvernement du Canada gèrent la prestation de services, l'information et les données, la technologie de l'information et la cybersécurité à l'ère numérique.

La Politique sur les services et le numérique favorise la prestation de services et l'efficacité des activités gouvernementales au moyen de la gestion stratégique de l'information et des données gouvernementales et en optimisant la technologie de l'information, ce qui soutient le mandat de la ministre du Gouvernement numérique qui oriente la transition numérique du gouvernement du Canada.

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

trimestriel *TC Next* à l'échelle du Ministère, en mars 2023, afin d'intensifier la sensibilisation et l'échange d'information sur la modernisation numérique.

En 2022-2023, le Ministère a créé le nouveau poste de dirigeant principal des services et du numérique. Le titulaire du poste réunit le numérique, les services, les données et la gestion de l'information et la sécurité afin d'adopter une approche intégrée de la prestation des services pour les Canadiens. Nous avons également établi un nouveau programme de modernisation des services pour le Ministère, harmonisé avec les ambitions numériques du DPI du gouvernement du Canada et avec les normes numériques du gouvernement du Canada. Nous avons élaboré des plans de services numériques pour deux services essentiels, soit les certificats médicaux de l'aviation civile et les demandes de brevet de pilote.

Renforcer les finances et l'administration

En 2022-2023, TC a continué d'augmenter l'utilisation des technologies modernes. Les objectifs sont les suivants :

- Améliorer la productivité
- Renforcer le contrôle interne
- Améliorera le service à la clientèle
- Appuyer la prise de décisions efficace

Notre travail était principalement axé sur l'utilisation de l'analytique des données et la création de nouveaux tableaux de bord interactifs en libre-service pour améliorer la présentation de l'information financière et aider les gestionnaires et le personnel à prendre de meilleures décisions, fondées sur les données. Grâce à notre travail, des mesures, des indicateurs et des aperçus clés sont accessibles en un simple clic de bouton.

Suivre le rythme des besoins et du soutien des ressources humaines

Pour réagir aux besoins continus en matière de services, en 2022-2023, le Ministère a multiplié le nombre de ses employés embauchés pour une période indéterminée et déterminée de 4,4 %, et a réalisé des gains positifs globaux au chapitre de l'effectif parmi les quatre groupes visés par l'équité en matière d'emploi. Ces travaux ont été appuyés par la promotion et l'utilisation de pratiques d'embauche inclusives et par la modernisation du questionnaire d'auto-identification, pour mieux comprendre les renseignements concernant l'effectif ministériel.

L'atténuation des risques associés aux problèmes de paye dans Phénix et l'optimisation de la rémunération opportune et exacte des employés sont demeurées une des grandes priorités à TC. En outre, le Ministère a commencé à moderniser les programmes et les services dans les domaines de la diversité et de l'inclusion et de la santé et de la sécurité au travail.

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

Aborder l'avenir du travail à Transports Canada

En mai 2022, nous avons lancé avec succès une initiative de modèle de travail flexible, officiellement nommée *NotreTC*. La mise en œuvre complète a été exécutée en septembre 2022. Le travail préparatoire comprenait l'élaboration et la mise à l'essai de l'approche, et une vaste collaboration avec les principaux intervenants à l'échelle du Ministère. Notre adoption hâtive du travail hybride nous a permis d'effectuer une transition efficace et harmonieuse vers le modèle commun pangouvernemental de travail hybride décrété par le Secrétariat du Conseil du Trésor en décembre 2022. Pour faciliter la mise en œuvre de *NotreTC*, nous :

- avons élaboré et lancé un portail d'information présentant la série de vidéos sur le mentor en mode hybride de TC, ainsi que des documents et des guides de questions et réponses;
- avons lancé une application de réservation d'espace de travail;
- avons instauré des ententes sur les modalités de travail;
- avons formé une équipe de réussite exclusive, affecté des ambassadeurs sur place et créé une boîte de réception nationale de demandes de renseignements par courriel.

De plus, nos équipes de gestion des installations et de technologie de l'information ont participé activement à l'adaptation du milieu de travail, notamment en menant les activités suivantes :

- Évaluation des besoins et de la capacité en matière d'espace et d'équipement;
- Refonte et exécution des plans de modernisation, dans la mesure du possible;
- Intégration, dans les espaces de travail, d'une technologie compatible avec le travail hybride.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Le tableau suivant montre, pour les services internes, les dépenses budgétaires de 2022-2023, ainsi que les dépenses pour cet exercice.

Budget principal des dépenses 2022-2023	Dépenses prévues 2022-2023	Autorisations totales pouvant être utilisées 2022-2023	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2022-2023	Écart en 2022-2023 (dépenses réelles moins dépenses prévues)
196 360 203	196 360 203	269 025 185	268 848 795	72 488 592

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

Ressources humaines (équivalents temps plein)

Le tableau suivant présente, en équivalents temps plein, les ressources humaines dont le Ministère a eu besoin pour offrir ses services internes en 2022-2023.

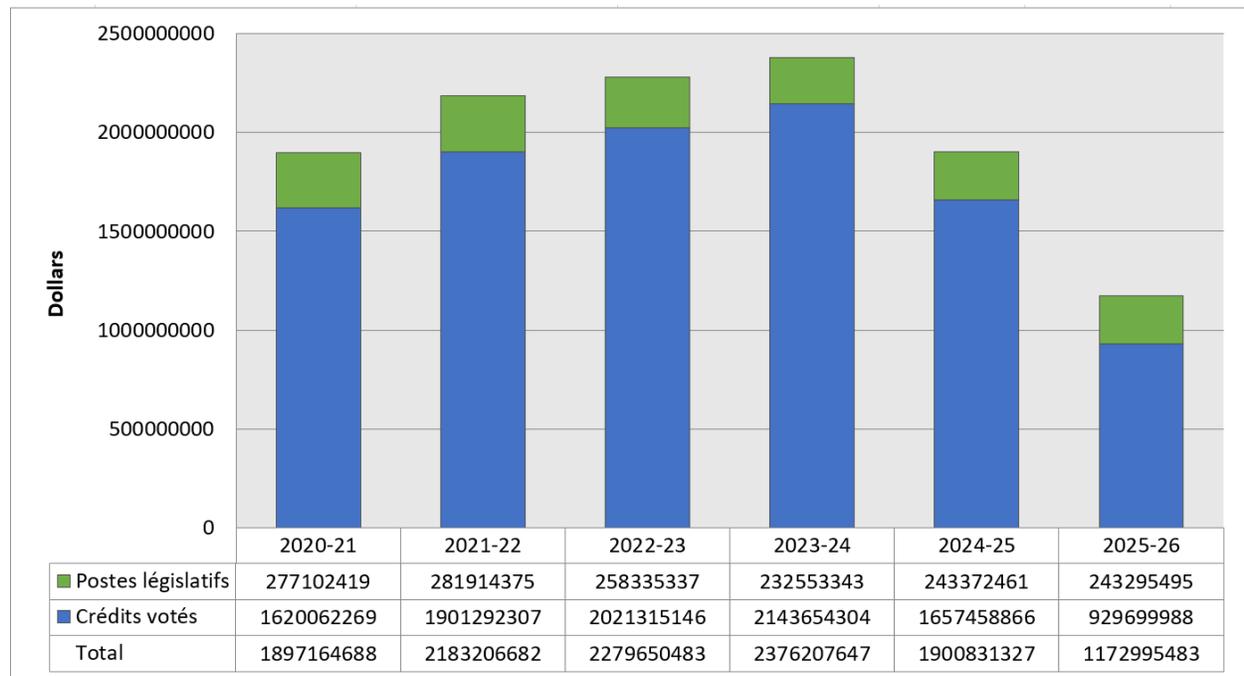
Équivalents temps plein prévus 2022–2023	Équivalents temps plein réels 2022–	Écart en 2022–2023 (équivalents temps plein réels moins équivalents temps plein prévus)
1 346	1 599	253

Dépenses et ressources humaines

Dépenses

Dépenses de 2020-2021 à 2025-2026

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



Comme le montre le graphique sur les tendances en matière de dépenses du Ministère, les dépenses réelles de TC ont augmenté de l'exercice 2020-2021 à l'exercice 2022-2023. Cette augmentation est principalement attribuable au financement supplémentaire d'initiatives comme le soutien au secteur aérien du Canada pendant la pandémie de COVID-19 (financement accru pour le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires et le Programme des infrastructures essentielles des aéroports), à l'investissement dans le projet de TGF et au renouvellement du PPO.

Les dépenses prévues continueront d'augmenter jusqu'en 2023-2024, principalement en raison de la refonte de capital du Fonds national des corridors commerciaux. Les plans de dépenses diminueront après 2023-2024, principalement en raison d'une diminution du profil de financement du Fonds national des corridors commerciaux et du Programme des infrastructures essentielles des aéroports.

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

Les dépenses prévues ne comprennent pas le financement prévu pour des éléments inclus dans le budget de 2022 ou de 2023.

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

Le tableau « Sommaire du rendement budgétaire pour les responsabilités essentielles et les services internes » présente les ressources financières budgétaires allouées aux responsabilités essentielles et aux services internes de TC.

Core responsabilités and internal services	Budget principal des dépenses 2022-2023	Dépenses prévues 2022-2023	Dépenses prévues 2023-2024	Dépenses prévues 2024-2025	Autorisations totales pouvant être utilisées 2022-2023	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2020-2021	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2021-2022	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2022-2023
RE 1 – Un réseau de transport sécuritaire et sûr	418 683 617	418 683 617	366 336 345	362 571 568	539 569 871	460 142 800	454 625 767	471 516 596
RE 2 – Un réseau de transport écologique et novateur	357 670 417	357 670 417	163 351 960	139 684 104	733 604 052	345 956 926	464 773 611	489 895 498
RE 3 – Un réseau de transport efficace	1 879 138 960	1 879 138 960	1 662 392 463	1 217 282 540	1 983 300 378	852 124 998	1 013 338 912	1 049 389 594
Total partiel	2 655 492 994	2 655 492 994	2 192 080 768	1 719 538 212	3 256 474 301	1 658 224 724	1 932 738 290	2010 801 688
Services internes	196 360 203	196 360 203	184 126 879	181 293 115	269 025 185	238 939 964	250 468 392	268 848 795
Total	2 851 853 197	2 851 853 197	2 376 207 647	1 900 831 327	3 525 499 485	1 897 164 688	2 183 206 682	2 279 650 483

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

Dépenses prévues

Les dépenses prévues comprennent le financement approuvé au moment où le Budget principal des dépenses 2022-2023 a été approuvé et ne comprendraient pas le financement prévu du budget de 2022 ou du budget de 2023.

Autorisations totales pouvant être utilisées

Les autorisations totales pouvant être utilisées sont supérieures aux dépenses prévues, parce qu'elles comprennent le financement supplémentaire approuvé au cours de l'exercice, principalement dans le cadre du processus du Budget supplémentaire des dépenses. Parmi les exemples pour 2022-2023, mentionnons le financement accru du projet de train à grande fréquence, le renouvellement du Plan de protection des océans et le Programme d'incitatifs pour les véhicules zéro émission.

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. Parmi les exemples de dépenses moins élevées que prévu pour 2022-2023, mentionnons les projets d'immobilisations comme le renforcement des aéroports desservant des collectivités éloignées et les programmes de subventions et de contributions comme le Fonds national des corridors commerciaux.

L'information sur les tendances à long terme pour chaque responsabilité essentielle correspond généralement aux 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 2022-2023 à l'échelle des responsabilités essentielles, notez ce qui suit :

Réseau de transport sûr et sécuritaire

Pour cette responsabilité essentielle, on a dépensé 52,8 millions de dollars (ou 13 %) de plus que prévu en 2022-2023, principalement en raison de l'augmentation du financement approuvé au cours de l'exercice dans le cadre du processus du Budget supplémentaire des dépenses pour des éléments tels que la modernisation de la sécurité ferroviaire et la mise en œuvre de l'obligation vaccinale dans les initiatives du secteur des transports.

Réseau de transport respectueux de l'environnement et novateur

Pour cette responsabilité essentielle, on a dépensé 132,2 millions de dollars (ou 37 %) de plus que prévu en 2022-2023, principalement en raison de l'augmentation du financement approuvé au cours de l'année par le processus du Budget supplémentaire des dépenses pour des éléments tels que l'initiative des véhicules zéro émission.

Réseau de transport efficace

Pour cette responsabilité essentielle, on a dépensé 829,7 millions de dollars (ou 44 %) de moins que prévu en 2022-2023, en raison des excédents des programmes d'immobilisations et de subventions et contributions. Certains programmes d'immobilisations et de subventions et contributions ont affiché moins de dépenses que prévu en raison des changements apportés aux dates d'achèvement des projets d'immobilisations et des changements apportés au calendrier des paiements de transfert, étant donné que le Ministère fait correspondre les dépenses réelles aux besoins des bénéficiaires. Parmi les exemples de dépenses moins élevées que prévu pour 2022-2023, mentionnons les projets d'immobilisations comme le renforcement des aéroports desservant des collectivités éloignées et les programmes de subventions et contributions comme le Fonds national des corridors commerciaux.

Services internes

Les Services internes ont dépensé 72,5 millions de dollars (ou 37 %) de plus que prévu en 2022-2023 pour tenir compte des besoins de financement liés à la gestion de l'information et à la technologie de l'information permettant de poursuivre la mise en œuvre du plan ministériel de modernisation de la prestation des services.

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

Ressources humaines

Le tableau « Sommaire 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 2020–2021	Équivalents temps plein réels 2021–2022	Équivalents temps plein prévus 2022–2023	Équivalents temps plein réels 2022–2023	Équivalents temps plein prévus 2023–2024	Équivalents temps plein prévus 2024–2025
RE 1 - Un réseau de transport sécuritaire et sûr	3 514	3 392	3 482	3 385	3 253	3 238
RE 2 - Un réseau de transport écologique et novateur	678	775	664	803	482	468
RE 3 - Un réseau de transport efficace	490	503	566	580	564	561
Total partiel	4 682	4 670	4 712	4 768	4 209	4 267
Services internes	1 569	1 622	1 346	1 599	1 306	1 297
Total	6 251	6 292	6 058	6 367	5 605	5 564

Comme l'illustre le tableau ci-dessus, les ETP ont augmenté de 2020-2021 à 2022-2023. Cette augmentation est principalement attribuable à des initiatives comme l'investissement dans le projet de train à grande fréquence et la refonte du capital du Fonds national des corridors commerciaux.

Les ETP prévus devraient diminuer après 2022-2023, principalement en raison de la réduction et de l'élimination progressive du financement de diverses initiatives.

Les ETP prévus ne comprennent pas le financement prévu pour les éléments inclus dans le budget de 2022 ou le budget de 2023.

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

Dépenses par crédit voté

Pour obtenir des renseignements sur les dépenses votées et les dépenses législatives de TC, consultez-les [Comptes publics du Canada^{lxxxvi}](#).

Dépenses et activités du gouvernement du Canada

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

États financiers et faits saillants des états financiers

États financiers

Les [états financiers de TC \(non audités\) pour l'exercice terminé le 31 mars 2023^{lxxxviii}](#) sont accessibles dans le site Web du Ministère.

Faits saillants des états financiers

État condensé des opérations (non audité) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2023 (en dollars)

Renseignements financiers	Résultats prévus 2022-2023	Résultats réels 2022-2023	Résultats réels 2021-2022	Écart (résultats réels 2022-2023 moins résultats prévus actual results minus 2022-2023)	Écart (résultats réels 2022-2023 moins résultats prévus 2021-2022)
Total des charges	2 722 106 000	2 448 952 669	2 276 008 216	(273 153 331)	172 944 453
Total des recettes	84 239 000	89 696 287	83 306 675	5 457 287	6 389 612
Coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement et les transferts	2 637 867 000	2 359 256 382	2 192 701 541	(278 610 618)	166 554 841

Les renseignements sur les résultats prévus de 2022-2023 se trouvent dans [l'État des résultats prospectif et les notes de 2022-2023 de TC^{lxxxix}](#).

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

État condensé de la situation financière (non audité) en date du 31 mars 2023 (en dollars)

Renseignements financiers	2022-2023	2021-2022 (Redressé)	Écart (2022-2023 moins 2021-2022)
Total du passif net	1 425 803 980	1 366 243 135	59 560 845
Total des actifs financiers nets	482 652 824	439 417 039	43 235 785
Dette nette du ministère	943 151 156	926 826 096	16 325 060
Total des actifs non financiers	2 960 524 182	2 942 942 826	17 581 356
Situation financière nette du ministère	2 017 373 026	2 016 116 730	1 256 296

Les renseignements sur les résultats prévus de 2022-2023 se trouvent [dans l'État des résultats prospectif et les notes de 2022-2023 de TC^{xc}](#).

Renseignements ministériels

Profil organisationnel

Ministre responsable : L'honorable Pablo Rodriguez, ministre des Transports

Dirigeant de l'organisme : M. Arun Thangaraj, sous-ministre

Portefeuille ministériel : Transports Canada

Le portefeuille de Transports Canada comprend les éléments suivants :

- Transports Canada
- Organismes à régie partagée (p. ex. Corporation de gestion de la Voie du Saint-Laurent)
- Sociétés d'État (p. ex. Administration de pilotage des Grands Lacs)

Le fait de regrouper ces organismes dans un même portefeuille permet de prendre des décisions intégrées sur les enjeux du transport.

Instrument habilitant : *Loi sur le ministère des Transports*^{xcii} (L.R., 1985, c. T-18)

Année d'incorporation/de début : 1936

Raison d'être, mandat et rôle : qui nous sommes et ce que nous faisons

« Raison d'être, mandat et rôle : Qui sommes-nous et que faisons-nous? » est accessible dans le [site Web](#)^{xciii} de Transports Canada.

Pour en savoir plus sur les engagements organisationnels formulés dans la lettre de mandat du Ministère, voyez la [lettre de mandat du ministre](#)^{xciii}.

Contexte opérationnel

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

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

Cadre de présentation de rapports

Le Cadre ministériel des résultats et le Répertoire des programmes officiels de Transports Canada pour 2022-2023 sont indiqués 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	Services internes		
		Résultat 1 : Un réseau de transport sécuritaire	Résultat 4 : Les émissions atmosphériques nocives provenant des transports au Canada sont réduites	Résultat 7 : Les corridors de transport permettent d'expédier les produits de façon efficace vers le marché			
Résultat 2 : Un réseau de transport sûr	Indicateur : Taux de conformité des entités aériennes réglementées canadiennes aux règlements de TC en matière de sûreté	Indicateur : Taux d'accidents et taux de victimes sur une période de 10 ans (transport aérien et maritime)	Indicateur : Pourcentage de changement relatif aux émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports	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 : Temps de déplacement d'un point à l'autre, du côté du Canada, de camions de marchandises générales le long du corridor commercial Toronto–Etats-Unis, y compris le temps de passage à la frontière		
	Indicateur : Nombre total de demandes d'habilitation de sécurité en matière de transport (HST) traitées par rapport aux demandes reçues					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
Indicateur : Délai de révocation des habilitations de sécurité en matière de transport	Résultat 5 : Les milieux marins et océaniques canadiens sont protégés contre les repercussions du transport maritime						
Résultat 1 : Un réseau de transport sécuritaire	Indicateur : Taux de collisions routières à déclaration obligatoire au Canada	Résultat 6 : Les voyageurs canadiens et les exploitants du transport des passagers et des marchandises profitent d'options et d'un service amélioré	Résultat 8 : Les voyageurs canadiens et les exploitants du transport des passagers et des marchandises profitent d'options et d'un service amélioré	Résultat 9 : Les voyageurs canadiens et les exploitants du transport des passagers et des marchandises profitent d'options et d'un service amélioré	Résultat 9 : Les voyageurs canadiens et les exploitants du transport des passagers et des marchandises profitent d'options et d'un service amélioré		

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

	<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>
	<p>Responsabilité essentielle 1 : Un réseau de transport sûr et sécuritaire</p>		<p>Responsabilité essentielle 2 : Un réseau de transport écologique et novateur</p>		<p>Responsabilité essentielle 3 : Un réseau de transport efficace</p>
Répertoire des programmes	<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 à l'appui du Répertoire des programmes

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

Tableaux de renseignements supplémentaires

Les tableaux de renseignements supplémentaires suivants sont accessibles dans le site Web de Transports Canada :

- ▶ Rapports sur les achats écologiques
- ▶ Détails sur les programmes de paiements de transfert
- ▶ Analyse comparative entre les sexes plus
- ▶ Évaluation horizontale du Plan de protection des océans
- ▶ Programme à l'horizon 2030 des Nations Unies et objectifs de développement durable
- ▶ Réponse aux comités parlementaires

Dépenses fiscales fédérales

Il est possible de recourir au régime fiscal pour atteindre des objectifs de la politique publique en appliquant des mesures spéciales, comme de faibles taux d'imposition, des exemptions, des déductions, des reports et des crédits. Le ministère des Finances du Canada publie chaque année des estimations et des projections du coût de ces mesures dans le [Rapport sur les dépenses fiscales fédérales](#)^{xvii}. Ce rapport présente également des renseignements généraux détaillés sur les dépenses fiscales, y compris des descriptions, des objectifs, des renseignements historiques et des renvois aux programmes des dépenses fédérales connexes, ainsi que des évaluations des dépenses fiscales et des ACS Plus.

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(s) Web : <https://tc.canada.ca/fr>

Annexe – Définitions

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

Outil analytique utilisé pour élaborer des politiques, des programmes et d'autres initiatives adaptés et inclusifs et mieux comprendre comment des facteurs comme le sexe, la race, l'origine nationale et ethnique, l'origine ou l'identité autochtone, l'âge, l'orientation sexuelle, les conditions socio-économiques, la géographie, la culture et le handicap influent sur les expériences et les résultats et peuvent avoir une incidence sur l'accès aux programmes gouvernementaux et l'expérience vécue dans le cadre de ceux-ci.

cadre ministériel des résultats (*departmental results framework*)

Cadre qui établit un lien entre les responsabilités essentielles et les résultats ministériels et les indicateurs de résultat ministériel d'un ministère.

cible (*target*)

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

crédit (*appropriation*)

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

dépenses budgétaires (*budgetary expenditures*)

Dépenses de fonctionnement et en capital; paiements de transfert à d'autres ordres de gouvernement, à des organisations ou à des particuliers; 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, d'investissements et d'avances qui modifient la composition des actifs financiers du gouvernement du Canada.

dépenses prévues (*planned spending*)

En ce qui a trait au Plan ministériel et au Rapport sur les résultats ministériels, 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

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

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 au moyen d'une loi de crédits. Le libellé de chaque crédit énonce les conditions selon lesquelles les dépenses peuvent être effectuées.

entreprise autochtone (*Indigenous business*)

Organisation qui, aux fins de l'Annexe E : Procédures obligatoires pour les marchés attribués aux entreprises autochtones de la Directive sur la gestion de l'approvisionnement ainsi que de l'engagement du gouvernement du Canada d'attribuer obligatoirement chaque année au moins 5 % de la valeur totale des marchés à des entreprises autochtones, correspond à la définition et aux exigences définies dans le [Répertoire des entreprises autochtones](#).

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.

indicateur de rendement (*performance indicator*)

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

indicateur de résultat ministériel (*departmental result indicator*)

Mesure quantitative des progrès réalisés par rapport à un résultat ministériel.

initiative horizontale (*horizontal initiative*)

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

plan (*plan*)

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

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

Plan ministériel (*Departmental Plan*)

Exposé des plans et du 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 sur lequel un ministère a choisi de concentrer ses efforts 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 réalisé en premier pour obtenir les résultats ministériels attendus.

priorités pangouvernementales (*government-wide priorities*)

Aux fins du Rapport sur les résultats ministériels 2022-2023, thèmes généraux qui donnent un aperçu du programme du gouvernement dans le [discours du Trône du 23 novembre 2021](#) : bâtir un présent et un avenir plus sains, faire croître la croissance d'une économie plus résiliente, mener une action climatique audacieuse, travailler plus fort pour rendre les collectivités sécuritaires, défendre la diversité et l'inclusion, avancer plus rapidement sur la voie de la réconciliation et lutter pour un monde plus sûr, plus juste et plus équitable.

production de rapports sur le rendement (*performance reporting*)

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

programme (*program*)

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

Rapport sur les résultats ministériels (*Departmental Results Report*)

Rapport qui présente les réalisations réelles d'un ministère par rapport aux plans, aux priorités et aux résultats attendus énoncés dans le Plan ministériel correspondant.

rendement (*performance*)

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

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

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 une organisation, une politique, un programme ou une initiative. Les résultats ne relèvent pas d'une organisation, d'une politique, d'un programme ou d'une initiative unique, mais ils s'inscrivent dans la sphère d'influence de l'organisation.

résultat ministériel (*departmental result*)

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

Notes de fin de rapport

ⁱ Transports Canada, <https://tc.canada.ca/en>

ⁱⁱ Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2011-318/>

ⁱⁱⁱ Loi visant à renforcer le réseau portuaire et la sécurité ferroviaire au Canada, <https://www.parl.ca/legisinfo/fr/projet-de-loi/44-1/c-33>

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

^v Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la Russie, <https://laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2014-58/TexteComplet.html>

^{vi} La Surveillance des Eaux Arctiques, https://www.oag-bvg.gc.ca/internet/Francais/parl_oag_202211_06_f_44152.html

^{vii} Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses, <https://laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2019-113/index.html>

^{viii} Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire de voyageurs, <https://gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2020/2020-10-28/html/sor-dors222-fra.html>

^{ix} Loi sur Investissement Canada, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/i-21.8/index.html>

^x Loi concernant la cybersécurité, modifiant la Loi sur les télécommunications et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois, https://www.justice.gc.ca/fra/sjc-csj/pl/charte-charter/c26_1.html

^{xi} Campagne de sécurité du taxi aérien, <https://tc.canada.ca/fr/campagne-securite-taxi-aerien>

^{xii} Règlement modifiant le Règlement sur les petits bâtiments, <https://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2023/2023-05-13/html/reg2-fra.html>

^{xiii} Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance, <https://laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-99-53/page-1.html>

^{xiv} Nouveau programme de conformité des petits bâtiments destiné aux remorqueurs, <https://tc.canada.ca/fr/transport-maritime/securite-maritime/bulletins-securite-navires/nouveau-programme-conformite-petits-batiments-destine-remorqueurs-bsn-no-01-2022>

^{xv} Règlement sur la sécurité contre l'incendie des bâtiments, <https://laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2017-14/>

^{xvi} Règlement sur l'équipement de sauvetage, https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/C.R.C.%2C_ch_1436/

^{xvii} Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche, https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/C.R.C.%2C_ch_1486/index.html

^{xviii} Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments, <https://canadagazette.gc.ca/rp-pr/p1/2022/2022-10-29/html/reg4-fra.html>

^{xix} Règlement sur le système de gestion de la sécurité maritime, <https://canadagazette.gc.ca/rp-pr/p1/2022/2022-06-25/html/reg1-fra.html>

^{xx} Règlement sur le personnel maritime, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2007-115/>

^{xxi} Règlement général sur le pilotage, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2000-132/index.html>

^{xxii} Règles concernant les périodes de chaleur extrême et l'atténuation des risques d'incendie dans le réseau ferroviaire, <https://tc.canada.ca/fr/transport-ferroviaire/regles/regles-concernant-periodes-chaleur-extreme-attenuation-risques-incendie-dans-reseau-ferroviaire>

^{xxiii} Règlement sur les passages à niveau, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2014-275/>

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

-
- xxiv Règlement concernant la sécurité de la voie, https://tc.canada.ca/sites/default/files/2021-12/reglement_concernant_la_securite_de_la_voie_15_decembre_2021_0.pdf
- xxv Règlement sur les enregistreurs audio et vidéo de locomotive, <https://gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2020/2020-09-02/html/sor-dors178-fra.html>
- xxvi Règles relatives aux périodes de service et de repos du personnel d'exploitation ferroviaire, <https://tc.canada.ca/fr/transport-ferroviaire/exploitation-chemin-fer-federal/regles-relatives-temps-travail-repos-personnel-exploitation-ferroviaire-reglement-medical-ferroviaire/regles-relatives-periodes-service-repos-personnel-exploitation-ferroviaire>
- xxvii Sécurité routière au Canada 2020, <https://tc.canada.ca/fr/transport-routier/publications/securite-routiere-canada-2020>
- xxviii Renforcement de la sécurité des autobus scolaires au Canada, https://tc.canada.ca/sites/default/files/migrated/school_bus_safety_2020_fr.pdf
- xxix Guidelines and Recommendations concerning Safety Requirements for Automated Driving Systems, <https://unece.org/sites/default/files/2022-06/WP.29-187-10e.pdf>
- xxx New Assessment/Test Method for Automated Driving (NATM) Guidelines for Validating Automated Driving System (ADS), <https://unece.org/sites/default/files/2022-04/ECE-TRANS-WP.29-2022-58.pdf>
- xxxi Résolution du Forum mondial de la sécurité routière (WP.1), https://unece.org/sites/default/files/2022-11/Road%20Safety%20Brochure_FR.pdf
- xxxii Règlement sur les contraventions, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-96-313/>
- xxxiii Parlons transport, <https://parlonstransport.ca/>
- xxxiv Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2005-313/>
- xxxv Stratégie de cybersécurité des véhicules de Transports Canada, <https://tc.canada.ca/sites/default/files/2021-08/strategie-cybersecurite-vehicules-transports-canada.PDF>
- xxxvi Lignes Directrices sur la Cybersécurité des véhicules au Canada, <https://publications.gc.ca/site/fra/9.884523/publication.html>
- xxxvii Guide des mesures d'urgence 2020, <https://tc.canada.ca/fr/marchandises-dangereuses/canutec/guide-mesures-urgence-2020>
- xxxviii Journée internationale des femmes du secteur maritime 2022, <https://www.imo.org/fr/About/Events/Pages/International-Day-for-Women-in-Maritime-2022.aspx>
- xxxix Objectifs 5: Parvenir à l'égalité des sexes et autonomiser toutes les femmes et les filles, <https://sdgs.un.org/fr/goals/goal5>
- xl Programme amélioré de paiements de transfert de la sécurité routière, <https://tc.canada.ca/fr/programmes/programmes-financement/programme-ameliore-paiements-transfert-securite-routiere>
- xli InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- xlii InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- xliii InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- xliv InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- xlvi InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- xlvii Plan de réduction des émissions pour 2030: Un air pur, et une économie forte, <https://www.canada.ca/fr/services/environnement/meteo/changementsclimatiques/plan-climatique/survol-plan-climatique/reduction-emissions-2030.html>

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

^{xlvi} Un environnement sain et une économie saine : le plan climatique renforcé du Canada pour créer des emplois et soutenir la population, les communautés et la planète, <https://publications.gc.ca/site/fra/9.894532/publication.html>

^{xlviii} Loi sur la marine marchande du Canada, 2001, <https://laws.justice.gc.ca/fra/lois/s-9/page-1.html>

^{xliv} Directives visant à réduire le bruit sous-marin produit par les navires de commerce pour atténuer leurs incidences néfastes sur la faune marine,

<https://wwwcdn.imo.org/localresources/fr/MediaCentre/Documents/MEPC.1-Circ.833.pdf>

^l Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux, <https://laws.justice.gc.ca/fra/lois/w-12.3/nifnev.html>

^{li} Règlement sur l'eau de ballast, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2021-120/>

^{lii} Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/organisation/affaires-internationales/partenariats-organisations/gestion-eau-ballast-batiment.html>

^{liii} Empêcher la propagation d'espèces aquatiques envahissantes par le transport maritime, <https://tc.canada.ca/fr/transport-maritime/pollution-marine-intervention-environnementale/empecher-propagation-especes-aquatiques-envahissantes-transport-maritime>

^{liv} Gestion de l'encrassement biologique, <https://tc.canada.ca/fr/transport-maritime/pollution-marine-intervention-environnementale/empecher-propagation-especes-aquatiques-envahissantes-transport-maritime/gestion-encrassement-biologique>

^{lv} Lignes directrices volontaires pour les autorités compétentes sur le nettoyage de bâtiments dans l'eau, <https://tc.canada.ca/fr/transport-maritime/pollution-marine-intervention-environnementale/empecher-propagation-especes-aquatiques-envahissantes-transport-maritime/gestion-encrassement-biologique/lignes-directrices-volontaires-autorites-competentes-nettoyage-batiments-dans-eau>

^{lvi} Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-10.15/>

^{lvii} Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2012-69/>

^{lviii} Loi sur la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/u-2.2/>

^{lix} Mise en œuvre de la Loi sur la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones : La prochaine phase d'élaboration conjointe, <https://www.canada.ca/fr/ministere-justice/nouvelles/2023/03/mise-en-uvre-de-la-loi-sur-la-declaration-des-nations-unies-sur-les-droits-des-peuples-autochtones-la-prochaine-phase-delaboration-conjointe.html>

^{lx} Programmes pour fonctionnaires - Emplois pour Autochtones au gouvernement du Canada, <https://www.canada.ca/fr/commission-fonction-publique/emplois/services/emplois-gc/possibilites-emploi-autochtones/programmes-fonctionnaires-federaux.html>

^{lxi} Le Comité de partenariat entre les Inuits et la Couronne poursuit ses progrès sur les priorités communes, <https://www.canada.ca/fr/rerelations-couronne-autochtones-affaires-nord/nouvelles/2020/12/le-comite-de-partenariat-entre-les-inuits-et-la-couronne-poursuit-ses-progres-sur-les-priorites-communes.html>

^{lxii} Inuit Circumpolar Council, <https://www.inuitcircumpolar.com/>

^{lxiii} Loi sur les eaux navigables canadiennes, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/n-22/>

^{lxiv} Nations Unies Développement Durable, <https://sdgs.un.org/fr/goals>

^{lxv} Objectifs 14: Conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable, <https://sdgs.un.org/fr/goals/goal14>

^{lxvi} Norme de protection des aires marines protégées (AMP), <https://www.dfo-mpo.gc.ca/oceans/mpa-zpm/protection-standard-norme-protection-fra.html>

Rapport sur les résultats ministériels de 2022-2023

-
- lxvii Initiative pour des navires silencieux, <https://tc.canada.ca/fr/programmes/initiative-navires-silencieux>
- lxviii Véhicules routiers électriques — Spécifications de sécurité (ISO 6469-2:2022), <https://www.iso.org/fr/standard/81346.html>
- lxix InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- lxx InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- lxxi InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- lxxii InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- lxxiii InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- lxxiv Loi visant à renforcer le réseau portuaire et la sécurité ferroviaire au Canada, <https://www.parl.ca/legisinfo/fr/projet-de-loi/44-1/c-33>
- lxxv Voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic, <https://tc.canada.ca/fr/transport-ferroviaire/voie-contournement-ferroviaire-lac-megantic>
- lxxvi Train à grande fréquence, <https://tc.canada.ca/fr/transport-ferroviaire/voies-ferrees/train-grande-frequence>
- lxxvii Programme de contributions pour les services de traversier, <https://tc.canada.ca/fr/programmes/programme-contributions-services-traversier>
- lxxviii InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- lxxix InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- lxxx InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- lxxxi InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- lxxxii Considérations autochtones en matière d'approvisionnement (COR409), https://catalogue.cspsefpc.gc.ca/product?catalog=cor409&cm_locale=fr
- lxxxiii Approvisionnement dans la région du Nunavut (COR410), https://catalogue.cspsefpc.gc.ca/product?catalog=cor410&cm_locale=fr
- lxxxiv Politique sur les communications et l'image de marque, <https://www.tbs-sct.canada.ca/pol/doc-fra.aspx?id=30683>
- lxxxv Dialogue ouvert, <https://ouvert.canada.ca/fr/dialogue-ouvert>
- lxxxvi Comptes publics du Canada, <https://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/recgen/cpc-pac/index-fra.html>
- lxxxvii InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- lxxxviii 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-2023>
- lxxxix Transports Canada État des résultats prospectif, <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/transparence/gestion-rapports-ministeriels/rapports-financiers-transports-canada/etat-resultats-prospectif-transports-canada-non-audite-exercice-se-terminant-31-mars-2023>
- xc Transports Canada État des résultats prospectif, <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/transparence/gestion-rapports-ministeriels/rapports-financiers-transports-canada/etat-resultats-prospectif-transports-canada-non-audite-exercice-se-terminant-31-mars-2023>
- xci Loi sur le ministère des Transports, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/t-18/>
- xcii Transports Canada, <https://tc.canada.ca/fr>
- xciii Lettre de mandat du ministre des Transports, <https://www.pm.gc.ca/fr/lettres-de-mandat/2021/12/16/lettre-de-mandat-du-ministre-des-transports>
- xciv Transports Canada, <https://tc.canada.ca/fr>
- xcv. InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- xcvi Rapport sur les dépenses fiscales fédérales, <https://www.canada.ca/fr/ministere-finances/services/publications/dépenses-fiscales.html>