



TRANSPORTS CANADA

Rapport sur les résultats ministériels
2020-2021



Transport
Canada

Transports
Canada

Canada

Note d'erratum

À la suite du dépôt au Parlement et de la publication en ligne du Rapport sur les résultats ministériels 2020-2021 de TC, il a été déterminé que le document déposé contenait une erreur dans le tableau des résultats 4 (Les émissions atmosphériques nocives provenant du secteur des transports au Canada).

L'erreur a depuis été corrigée dans les versions HTML et PDF du document mis en ligne afin de garantir une information complète et transparente.

Détails des corrections :

- Les résultats atteints de 2019-2020 pour l'indicateur 4a) (Pourcentage de changement relatif aux émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports) 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. Le résultat a été ajusté de 16% à 8,5% au-dessus des niveaux de 2005.

Rapport sur les résultats ministériels 2020-2021

Transports Canada

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

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

N° de catalogue T1-28F-PDF

ISSN 2561-1623

Ce document est disponible sur le [site Web de Transports Canada](#)¹. Ce document est disponible
en médias substitués sur demande.

Table des matières

Table des matières.....	1
Message du ministre.....	1
Aperçu des résultats	4
Résultats : ce que nous avons accompli	16
Responsabilité essentielle 1 : Réseau de transport sûr et sécuritaire	16
Responsabilité essentielle 2 : Un réseau de transport écologique et innovateur	33
Responsabilité essentielle 3 : Un réseau de transport efficace	41
Services internes.....	48
Analyse des tendances en matière de dépenses et de ressources	52
Dépenses réelles	52
Ressources humaines réelles	54
Dépenses par crédit voté.....	54
Dépenses et activités du gouvernement du Canada.....	55
États financiers et faits saillants des états financiers	55
Information ministérielle.....	57
Profil organisationnel	57
Raison d’être, mandat et rôle : Qui sommes-nous et que faisons-nous?.....	57
Contexte opérationnel.....	57
Cadre de présentation des rapports.....	58
Renseignements complémentaires sur le Répertoire des programmes	61
Tableaux de renseignements supplémentaires.....	62
Dépenses fiscales fédérales	62
Coordonnées de l’organisation	62
Annexe : définitions	63
Notes en fin d’ouvrage	67

Message du ministre



L'exercice 2020-2021 sera considéré comme l'une des périodes les plus complexes et les plus difficiles de notre histoire récente. Malgré les difficultés auxquelles nous avons été confrontés en raison de la pandémie de COVID-19, les Canadiennes et les Canadiens ont continué de faire preuve d'une résilience remarquable et d'une volonté inébranlable de triompher de ce fléau mondial. En mars 2021, le pays avait traversé une année complète de changements importants en ce qui a trait à notre travail et à nos conditions sociales, des changements que personne n'aurait pu prédire auparavant. Pourtant, malgré ces défis sans précédent, notre ministère continue de s'assurer que les citoyens et les marchandises continuent de circuler de manière sûre et stable dans tout le pays, a protégé la santé publique, a soutenu une forte reprise économique, a promu un environnement propre et a défendu l'équité et l'égalité.

Pour assurer la sécurité et la sûreté continues de notre système de transport et la résilience

de notre économie, Transports Canada a mis en œuvre des mesures sanitaires essentielles, comme l'obligation de porter un masque à bord des aéronefs et la vaccination obligatoire des travailleurs des transports et des voyageurs. Nous avons également travaillé en étroite collaboration avec l'industrie des transports pour atténuer le plus possible les répercussions financières et opérationnelles de la pandémie sur les entreprises, les employés et les consommateurs canadiens.

Transports Canada continue de mettre l'accent sur ses engagements en matière de réconciliation. Nous avons fourni un soutien financier essentiel aux collectivités autochtones afin qu'elles puissent participer à la conception et à la réalisation de nos priorités nationales en matière de transport. Nous avons investi dans des programmes de formation pour aider nos employés à mieux comprendre l'histoire, la culture et les traditions des peuples autochtones, en veillant à ce que les considérations autochtones soient au cœur de l'élaboration de nos politiques et de nos programmes. Il n'y a pas de relation plus importante pour le gouvernement du Canada que celle que nous entretenons avec les peuples autochtones, et je reconnais que même si nous continuons à progresser à cet égard, il reste beaucoup de travail à faire.

D'importants investissements ont été effectués pour renforcer nos corridors commerciaux nationaux et la fluidité du réseau de transport canadien, y compris pour mettre en œuvre un nouveau système d'information sur le commerce et les transports.

En collaboration avec VIA Rail et la Banque canadienne d'infrastructure, nous avons fait avancer notre proposition de créer un système ferroviaire à haute fréquence dans le corridor Toronto-Ottawa-Montréal-Québec. Les modifications apportées à la *Loi sur les transports au Canada* favorisent l'innovation dans les transports grâce à la recherche et au développement, alors que la mise à jour du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* a permis l'essai de véhicules connectés mieux informé.

Transports Canada continue de se concentrer sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique provenant du secteur des transports en faisant progresser les initiatives telles que le programme Véhicules à émissions zéro, ce qui a entraîné une augmentation des ventes de véhicules électriques au Canada. Nous continuons de nous appuyer sur la fondation du Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques; afin d'accélérer davantage la réduction des émissions dans le cadre de l'engagement du Canada à l'égard d'un Plan climatique renforcé, pour favoriser un environnement sain et une économie saine. Ces mesures, combinées à plusieurs autres initiatives écologiques comme la Stratégie de développement durable de Transports Canada, ont permis de réduire les risques climatiques et d'accroître notre capacité d'adaptation aux impacts du changement climatique.

Le Ministère a lancé l'initiative de modernisation de la surveillance afin d'améliorer le processus décisionnel fondé sur le risque grâce à la mise en œuvre de technologies novatrices. Cela a permis d'assurer l'application diligente de la réglementation des transports de manière à soutenir les secteurs à croissance économique rapide tels que l'industrie des drones. Nous avons également affiné les règles qui garantissent la circulation vigilante des marchandises dangereuses sur nos routes et nos chemins de fer.

Dans le cadre du Plan de protection des océans, le gouvernement du Canada a collaboré avec les peuples autochtones pour réaliser le plus important investissement jamais effectué par le pays dans la protection de nos côtes et de nos voies navigables pour les générations actuelles et futures. L'initiative du Plan de protection des océans a permis d'améliorer la sécurité maritime et de mieux protéger les mammifères marins, comme les baleines noires de l'Atlantique Nord, contre les dangers de la navigation et de la pollution. En partenariat avec les intervenants du secteur maritime, nous avons créé le Conseil national du bien-être des gens de mer, qui vise à offrir aux travailleurs maritimes un meilleur accès aux services récréatifs, culturels et médicaux, ainsi qu'aux installations essentielles à terre.

Ce rapport ministériel sur les résultats est l'occasion de réfléchir à nos réalisations en 2020-2021, qui ont été accomplies malgré les difficultés entraînées par la pandémie. Ce document ne peut à lui seul rendre compte de toute l'étendue des réalisations à Transports Canada; toutefois, il fournit un aperçu essentiel de nos résultats collectifs.

Je suis très fier d'être le ministre des Transports et d'avoir l'occasion en étroite collaboration avec son personnel dévoué situé dans tout le pays.

J'aimerais offrir mes sincères remerciements à tous ceux qui s'efforcent chaque jour de faire en sorte que le réseau de transport de notre pays soit sûr, sécuritaire, écologique et efficace pour tous les Canadiens.

L'honorable Omar Alghabra, C.P., député

Ministre des Transports

Aperçu des résultats

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

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

Dans le cadre de cette priorité :

- Nous avons investi dans les corridors commerciaux du Canada pour accroître l'accès des produits canadiens au marché mondial. Nous avons notamment :
 - financé des projets au moyen du [Fonds national des corridors commerciauxⁱⁱ](#), à ce jour, TC a annoncé 96 projets et engagé plus de 2,1 milliards de dollars dans des projets maritimes, aériens, ferroviaires et routiers;
 - élaboré des projets multipartites de visibilité de la chaîne d'approvisionnement dans l'Ouest canadien et en Ontario;
 - collaboré avec la [Banque de l'infrastructure du Canadaⁱⁱⁱ](#) sur le Cadre stratégique pour l'Arctique et le Nord du Canada.
- Élaboré un indice de temps de déplacement pour mesurer la congestion urbaine dans les grandes villes canadiennes et, en partenariat avec Statistique Canada, créé du carrefour de données et d'informations sur les transports, qui fait autorité en matière de données et d'informations sur le secteur.
- Terminé la recherche et l'analyse dans le cadre de l'examen de la Voie maritime du Saint-Laurent, afin de soutenir la compétitivité et la durabilité à long terme de la Voie maritime.
- Lancement de consultations sur une proposition réglementaire visant à modifier le [Règlement sur les renseignements relatifs au transport^{iv}](#) afin de recueillir des données auprès des transporteurs ferroviaires de classe 1.
- Nous avons soutenu les chaînes d'approvisionnement, ainsi que la santé et la sécurité des travailleurs essentiels du transport routier contre les effets néfastes de la pandémie de COVID-19.
- Poursuite des modifications progressives du *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* afin d'améliorer la sécurité générale dans l'industrie maritime et de mettre à jour les exigences en matière de construction et de sécurité pour les bateaux de pêche exploités dans les eaux canadiennes. De nombreuses consultations virtuelles avec les principaux intervenants ont eu lieu malgré la pandémie de COVID-19, ce

qui a permis au ministère de poursuivre l'élaboration de cet important projet de règlement.

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

Dans le cadre de cette priorité :

- Nous avons travaillé avec le bureau de projet conjoint afin d'évaluer la proposition de créer un [train à grande fréquence^v](#) dans le corridor Toronto-Québec.
- Nous avons mis en œuvre la Phase 1 du [Règlement sur les renseignements relatifs au transport^{vi}](#) afin de mesurer l'efficacité du [Règlement sur la protection des passagers aériens^{vii}](#) en ce qui a trait à l'amélioration de l'expérience des passagers aériens.
- Nous avons collaboré avec des partenaires afin que les personnes handicapées disposent d'un meilleur accès au réseau de transport. Nous avons notamment :
 - travaillé avec l'Office des transports du Canada afin de nous assurer de l'application du [Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées^{viii}](#);
 - terminé le [Règlement sur l'établissement des plans et des rapports en matière de transports accessibles^{ix}](#);
 - faire avancer les mandats de transport accessible de la [Loi sur les transports au Canada^x](#) et de la [Loi canadienne sur l'accessibilité^{xi}](#);
 - collaboré avec des partenaires nationaux et internationaux en vue de promouvoir l'accessibilité dans l'aviation.
- Nous avons fait le suivi de la fusion de First Air et de Canadian North en 2019 afin de nous assurer que : le prix des voyages aériens dans le Nord est juste et abordable, la capacité est préservée et améliorée au besoin et les personnes qui voyagent dans le Nord reçoivent un service de grande qualité.

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

Dans le cadre de cette priorité :

- Le gouvernement du Canada a travaillé avec les Canadiens et les peuples autochtones dans le cadre du [Plan de protection des océans^{xii}](#), doté d'un budget de

1,5 milliard de dollars. Les détails des réalisations liées au Plan de protection des océans se trouvent dans le [Rapport aux Canadiens](#)^{xiii}, incluant :

- amélioré nos moyens de prévention de la pollution marine et nos moyens d'intervention en cas d'incident, accru notre présence sur l'eau et notre capacité d'intervention, favorisé des mesures d'intervention rapide fondées sur des données scientifiques en cas de déversement et élargi le rôle de la Garde côtière auxiliaire canadienne;
 - travaillé à la préservation et à la restauration des écosystèmes marins côtiers qui sont vulnérables à la navigation maritime. Nous avons notamment protégé les populations de baleines du Canada, enlevé des [bateaux abandonnés](#)^{xiv} et restauré des écosystèmes côtiers;
 - collaboré avec les peuples autochtones de tout le pays pour améliorer notre système de sécurité maritime. En date du 31 mars 2021, nous avons tenu plus de 1 600 séances de mobilisation, y compris plus de 1 100 séances de mobilisation de groupes autochtones, afin de moderniser la sécurité maritime et la protection de l'environnement au Canada;
 - investi dans la recherche scientifique et la technologie afin de mieux prévenir les déversements d'hydrocarbures provenant de navires et d'améliorer nos interventions, tout en approfondissant notre compréhension sur la façon de protéger les écosystèmes côtiers.
- Nous avons établi une communauté de pratique nationale pour réagir aux incidents maritimes, effectué un examen des leçons apprises et rédigé un compte rendu après action pour améliorer nos interventions en cas d'incidents maritimes en nous assurant que nous utilisons les meilleurs plans et procédures.
 - Nous avons recouru à la [Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux](#)^{xv} à l'adresse de 172 navires naufragés, abandonnés ou dangereux.
 - Nous avons élaboré, peaufiné et pris des mesures pour protéger les baleines du trafic maritime sur les côtes du Canada.
 - Nous avons modernisé les aéronefs du [Programme national de surveillance aérienne](#)^{xvi} en les dotant de nouveaux équipements de surveillance maritime en vue d'améliorer la surveillance afin de prévenir les déversements d'hydrocarbures et de protéger les mammifères marins. Le programme a effectué 304 heures de vol pour la surveillance de la baleine noire de l'Atlantique Nord.
 - Nous avons soutenu les infrastructures de commerce et de transport dans les collectivités de l'Arctique et du Nord en :
 - collaborant avec des partenaires à la mise en œuvre du [Cadre stratégique pour l'Arctique et le Nord du Canada](#)^{xvii} afin d'améliorer les possibilités socioéconomiques offertes aux habitants du Nord;

- créant un processus d'évaluation des nouvelles politiques, ainsi que de nouveaux programmes et règlements dans l'optique de l'Arctique et du Nord, afin de nous assurer que les réalités nordiques sont prises en compte;
- lançant l'appel à propositions pour l'Arctique et le Nord du Fonds national des corridors commerciaux afin de distribuer 400 millions de dollars de financement provenant du budget 2019 aux régions de l'Arctique et du nord du Canada. Cet appel a été clôturé en mars 2021, l'annonce des décisions de financement n'ayant lieu qu'en 2021-2022.

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

Dans le cadre de cette priorité :

- Nous avons [fait connaître publiquement^{xviii}](#) nos activités de surveillance de la sûreté et de la sécurité du secteur des transports.
- Nous avons poursuivi la [publication^{xix}](#) des données d'application du Sommaire des mesures d'application sur le site Web du Ministère (par l'entremise de Statistique Canada).
- Nous avons poursuivi notre collaboration avec nos partenaires afin de surveiller les répercussions des drogues et de l'alcool dans le réseau de transport et d'élaborer des stratégies efficaces d'intervention et d'application de la loi, afin de nous conformer à l'examen exhaustif qui a confirmé que le cadre réglementaire de TC comporte des dispositions interdisant aux travailleurs des transports occupant des postes essentiels à la sécurité de travailler si leurs facultés sont affaiblies.
- Nous avons publié la mise à jour des [Règles relatives aux périodes de service et de repos du personnel d'exploitation ferroviaire^{xx}](#). Ces nouvelles exigences fixent la durée de la période de service, le nombre total d'heures de travail, les périodes de repos, les périodes d'absence du travail et des plans de gestion de la fatigue afin de réduire les risques d'accidents ferroviaires dus à la fatigue des opérateurs.
- Nous avons approuvé les modifications apportées au [Règlement relatif aux trains et aux itinéraires clés^{xxi}](#). Ces modifications portent sur des facteurs de risque importants relatifs aux déraillements causés par l'infrastructure ferroviaire, en particulier pendant les opérations hivernales.
- Nous avons collaboré avec l'industrie ferroviaire pour mettre à jour le [Règlement concernant la sécurité de la voie^{xxii}](#). Ce règlement précise les exigences de sécurité que les compagnies de chemin de fer doivent respecter lorsqu'elles inspectent et entretiennent leurs voies ferrées.

- Nous avons renouvelé les accords de services d'inspection avec la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick, Terre-Neuve-et-Labrador, le Québec et le Manitoba.
- Nous avons achevé le [Règlement sur les enregistreurs audio et vidéo de locomotive^{xxiii}](#). Les compagnies de chemin de fer doivent installer ces dispositifs d'enregistrement à bord de leurs locomotives d'ici le 2 septembre 2022.
- Nous avons enregistré et mis en œuvre le [Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire de voyageurs^{xxiv}](#).
- Nous avons effectué l'examen du Centre des opérations de sûreté maritime interministériel qui a été créé dans le cadre de la politique canadienne de sécurité nationale. Les conclusions de l'examen ainsi que les recommandations qui en ont découlé ont été transmises aux partenaires du Centre des opérations de sûreté maritime.
- Continuer à travailler avec de multiples partenaires nationaux et internationaux en matière de sécurité maritime afin de mieux comprendre les menaces pour la sécurité maritime, d'y répondre et de partager les meilleures pratiques.
- Nous avons intégré et modernisé les bases de données clés relatives au [Règlement sur le transport des marchandises dangereuses^{xxv}](#) dans un système « central ». Nous avons développé la fonctionnalité d'un nouveau système de surveillance interne pour un déploiement à l'été 2021. Le nouveau système, appelé application de gestion de la surveillance réglementaire (GSR), permettra de : faciliter la prise de décision fondée sur le risque dans le cadre d'interventions liées à la sécurité et de surveiller la conformité réglementaire à l'échelle du pays.
- Nous avons collaboré avec les intervenants pour élaborer des orientations, des politiques et des outils non réglementaires en matière de sécurité et de cybersécurité afin de faciliter la recherche, les essais et le déploiement de véhicules connectés et automatisés.
- Nous avons élaboré des mesures pour assurer la sûreté des voyages aériens des Canadiens pendant la pandémie et favorisé la continuité des chaînes d'approvisionnement, ainsi que la santé et la sécurité des travailleurs essentiels du transport routier.
- Nous avons amélioré la sécurité de la navigation pour les petits bateaux en :
 - imprimant et diffusant la brochure intitulée « Partager les voies navigables : rappel de sécurité nautique à l'intention des plaisanciers »;
 - imprimant et diffusant le Guide de sécurité nautique;
 - affichant des messages sur la sécurité de la navigation dans les médias sociaux;
 - imprimant le Guide de sécurité nautique dans le Nautiguide au Québec;

- imprimant et diffusant la brochure intitulée « Partager les voies navigables : rappel de sécurité nautique à l'intention des exploitants de petits bâtiments commerciaux »;
- imprimant et diffusant le Guide de sécurité des petits bâtiments commerciaux;
- postant des exemplaires du Guide de sécurité des petits bâtiments commerciaux et de la brochure intitulée « Partager les voies navigables : rappel de sécurité nautique à l'intention des exploitants de petits bâtiments commerciaux » avec chaque immatriculation de bâtiment;
- imprimant et diffusant la brochure intitulée « Partager les voies navigables : rappel de sécurité nautique à l'intention des exploitants de bâtiments de pêche.

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

Dans le cadre de cette priorité :

- Nous avons contribué à la réalisation des priorités du gouvernement du [Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques^{xxvi}](#), notamment en :
 - rédigeant le rapport de la phase 1 du groupe de travail fédéral, provincial et territorial sur les technologies d'économie de carburant après-vente pour les véhicules lourds;
 - finalisant la mise en œuvre du régime de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale de l'Organisation de l'aviation civile internationale dans la réglementation nationale canadienne;
 - finalisant la mise en œuvre de la norme d'émissions de CO² des avions dans la réglementation nationale canadienne.
- En s'appuyant sur les fondements du Cadre pancanadien sur la croissance propre et le changement climatique, a élaboré de nouveaux engagements en matière de transport dans le cadre du Plan climatique renforcé du Canada, afin d'accélérer les efforts de réduction des émissions dans tous les modes de transport.
- Nous avons poursuivi le versement des [Incitatifs pour le programme des véhicules zéro émission^{xxvii}](#) (iVZE) et a obtenu les résultats suivants :
 - en 2020-2021, 39 000 Canadiens et entreprises canadiennes ont bénéficié du programme;

- le programme iVZE, ainsi que les mesures prises par d'autres ministères fédéraux et d'autres ordres de gouvernement, contribuent à la croissance de la part de marché des véhicules zéro émission au Canada. Selon l'analyse des données d'IHS Markit effectuée par Transports Canada, la part de marché des véhicules zéro émission dans la catégorie des véhicules légers est passée de 3,1 % en 2019 à 3,8 % en 2020 au Canada.
- Nous avons contribué à la Stratégie pancanadienne visant l'atteinte de zéro déchet de plastique en :
 - favorisant les discussions au sein de l'Organisation maritime internationale en vue d'élaborer une stratégie de suivi de la mise en œuvre de mesures visant à réduire les déchets plastiques marins provenant des navires;
 - lançant le Défi Solutions innovatrices Canada pour récupérer et retirer les microplastiques des eaux grises rejetées par les navires;
 - octroyant deux subventions, chacune d'une valeur d'un million de dollars dans le cadre du programme Solutions innovatrices Canada pour aider à développer un prototype de recyclage ou de réutilisation de la fibre de verre;
 - réalisant d'une étude sur la capacité du Canada à démanteler et à recycler les navires, y compris les navires en fibre de verre.
- Nous avons modifié la *Loi sur les transports au Canada* afin que le ministre des Transports puisse accorder des exemptions aux exigences de toute loi ou de tout règlement de Transports Canada en vue de favoriser l'innovation dans le secteur des transports. TC a élaboré une politique multimodale pour faciliter l'utilisation cohérente de ce nouveau pouvoir dans l'ensemble du Ministère.
- Nous avons effectué de nombreux projets de recherche dans le cadre de l'Initiative pour des navires silencieux afin de contribuer au développement et à l'utilisation de caractéristiques de « navires silencieux » pour réduire le bruit sous-marin.
- Nous avons fourni aux propriétaires, aux exploitants et aux concepteurs de navires des informations visant à réduire l'incidence de la navigation sur les mammifères et le milieu marins. Parmi les projets entrepris comprennent :
 - l'évaluation de la faisabilité opérationnelle d'un outil de surveillance de la cavitation en temps réel;
 - un soutien à la recherche d'un système de surveillance de la cavitation des hélices qui soit rentable et disponible dans le commerce;
 - un soutien à la recherche qui fournira des données pour éclairer l'élaboration de normes internationales de mesure du bruit sous-marin des navires en eaux peu profondes.

- Poursuite des efforts visant à prévenir l'introduction et la propagation d'espèces par les eaux de ballast des navires :
 - Travaillant à la finalisation d'un nouveau règlement au printemps 2021 au sein de la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires en examinant les commentaires du public et en recherchant des avis scientifiques supplémentaires. Le nouveau règlement a finalement été [publié^{xxviii}](#) en juin 2021;
 - Nous avons collaboré avec les États-Unis afin d'améliorer la compatibilité réglementaire, notamment par le biais de commentaires publics adressés à l'Agence de protection de l'environnement;
 - Nous avons effectué 1 672 inspections pour vérifier la gestion des eaux de ballast et constaté que 1 572 (94 %) navires étaient conformes.
- Nous avons travaillé en collaboration avec d'autres ministères sur la proposition de l'[Organisation maritime internationale^{xxix}](#) visant à interdire l'utilisation de mazout lourd sur les navires circulant dans l'Arctique.
- Nous avons appuyé la réalisation du [projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain^{xxx}](#), y compris la mise en place de mesures d'aménagement et la formulation de réponses aux [recommandations de la Régie canadienne de l'énergie \(anciennement l'Office national de l'énergie\)^{xxxi}](#).
- Nous avons géré plus de 100 projets actifs pour tester et évaluer la sécurité et les performances environnementales des nouvelles technologies dans les secteurs routier, ferroviaire, maritime et multimodal. Citons parmi les principaux projets :
 - le lancement de la première mise à l'essai au Canada de systèmes coopératifs de circulation en peloton de camions;
 - le soutien de la mise à l'essai de navettes entièrement automatisées (sans conducteur) à faible vitesse dans la région de la capitale nationale;
 - l'étude de l'infrastructure de positionnement, de navigation et de synchronisation du Canada, y compris sa capacité actuelle et future à accueillir des véhicules automatisés et sans conducteur;
 - le lancement d'un projet visant à élaborer des outils d'orientation, du matériel et des ressources de formation pour améliorer la résilience en matière de cybersécurité des autorités responsables des infrastructures de transport au Canada;
 - faciliter le développement, l'essai et le déploiement d'un nouveau navire de pêche canadien hybride.

- Nous avons lancé des projets pilotes sur un système de gestion du trafic des aéronefs télépilotés (drones) et sur l'utilisation des aéronefs télépilotés (drones) hors visibilité directe.
- Nous avons aidé d'autres ministères en leur accordant des autorisations spéciales pour l'utilisation d'aéronefs télépilotés (drones).
- Des progrès considérables dans la mise en œuvre des initiatives réglementaires et des autres approches novatrices énoncées dans la [Feuille de route de l'Examen de la réglementation du secteur des transports](#)^{xxxii}, qui comprend les éléments suivants :
 - mis à jour les articles du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* relatifs à l'importation, lesquels ont ensuite été publiés dans la Gazette du Canada, Partie II, en février 2020. Cette mise à jour a rendu le règlement plus flexible et a permis de réduire les coûts pour l'industrie. L'industrie peut à présent importer temporairement des véhicules connectés et automatisés et d'autres technologies automobiles pour les évaluer ou les mettre à l'essai pendant au moins un an;
 - entrepris, en deux phases, la mise à jour du *Règlement de l'aviation canadien* concernant les aéronefs télépilotés (drones). Cela rendra le règlement plus souple, ce qui favorisera l'innovation dans l'industrie des aéronefs télépilotés;
 - l'harmonisation de la réglementation sur les aéronefs télépilotés entre Transports Canada et la Federal Aviation Administration après la déclaration d'intention de 2018 de travailler ensemble sur la recherche et le développement des aéronefs télépilotés;
 - introduit quatre modifications réglementaires visant à moderniser les parties du *Règlement de l'aviation canadien*^{xxxiii} qui traitent des aspects suivants : [les appareils électroniques portatifs](#)^{xxxiv}, [les manuels](#)^{xxxv}, [la codification des exemptions](#)^{xxxvi} et [d'autres modifications](#)^{xxxvii};
 - Nous avons travaillé avec l'industrie pour moderniser le cadre réglementaire afin que le personnel aérien au Canada ait les aptitudes, les outils, ainsi que les compétences nécessaires pour accomplir leur travail;
 - finalisé le nouveau *Règlement sur la sécurité de la navigation* (2020), qui a consolidé et amélioré les règlements précédents, ce qui a permis d'obtenir des avantages importants, comme la prise en compte de la sécurité de la navigation et des réseaux de radiocommunication dans un seul ensemble complet de règlements, et une meilleure harmonisation avec les exigences internationales.

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

Dans le cadre de cette priorité :

- Nous avons amélioré l'expérience des services et augmenté le nombre de services en ligne disponibles. Nous acceptons désormais les paiements en ligne de plus de 80 services réglementaires.
- Nous avons utilisé des approches novatrices et centrées sur l'utilisateur dans la conception des programmes et des services prioritaires en tirant parti de l'analyse des données et des nouvelles technologies, comme la robotique, l'intelligence artificielle et la réalité virtuelle, afin de faire la transition vers un gouvernement plus numérique.
- Nous avons poursuivi la mise en œuvre des exigences de la [Loi sur les frais de service^{xxxviii}](#) et modernisé la gestion des frais.
- Nous avons mis en œuvre le [Règlement sur les droits de sécurité maritime^{xxxix}](#) pour simplifier les règlements existants en regroupant les droits et les services maritimes centralisés en un seul règlement global.
- Nous avons lancé Modernisation de la surveillance, une série d'initiatives visant à :
 - améliorer la collecte et l'analyse des données sur les transports qui permettra d'identifier les tendances actuelles et émergentes du réseau de transport, et de mieux aligner les activités de surveillance de TC aux secteurs à risque élevé;
 - accélérer la transition aux services numériques et la modernisation de la surveillance afin de réduire le fardeau de la conformité pour l'industrie tout en maintenant la sécurité et la sûreté du système de transport;
 - faire un meilleur usage du talent et de l'expertise des inspecteurs en dotant l'inspectorat de TC de meilleurs outils et technologies.
- Nous avons élaboré une initiative visant à lancer une plateforme d'intégration des données d'entreprise afin d'améliorer la prise de décision fondée sur les données.
- Nous avons renforcé notre capacité à produire et à partager rapidement des analyses multimodales afin de mieux comprendre les risques émergents.
- Nous avons collaboré avec des partenaires nationaux et internationaux pour continuer à faciliter les essais en toute sécurité et finalement le déploiement des technologies de véhicules connectés et automatisés (VCA). Pour suivre le rythme des nouvelles technologies VCA, une série d'outils législatifs, réglementaires et non réglementaires sont en cours d'élaboration et font l'objet de mises à jour constantes au fur et à mesure de l'évolution des technologies afin de réduire les obstacles à l'innovation et à la prestation de programmes et de services, tout en assurant la

sécurité continue des usagers de la route. Nous nous sommes servi des données pour mesurer le risque pour le public dans le réseau de transport afin de cibler les activités de surveillance et de mesurer les résultats plus efficacement.

- Nous avons créé une [page Web^{xi}](#) incluant des informations particulières liés aux véhicules connectés et automatisés. La page Web présente une variété de ressources, notamment des vidéos qui expliquent comment utiliser en toute sécurité les fonctions d'aide à la conduite.
- Nous avons publié des lignes directrices et des outils pour permettre à l'industrie de mettre à l'essai et de déployer en toute sécurité les technologies de véhicules connectés et automatisés, notamment : les [Lignes directrices sur la cybersécurité des véhicules au Canada^{xii}](#), le [Cadre de sécurité du Canada pour les véhicules connectés et automatisés^{xiii}](#) et l'[Évaluation de la sécurité des systèmes de conduite automatisés au Canada^{xiiii}](#).
- Nous avons clarifié les exigences réglementaires et les directives pour renforcer la capacité de l'industrie à adopter les nouvelles technologies.
- Nous avons continué à travailler en étroite collaboration avec les États-Unis pour harmoniser les normes relatives aux véhicules connectés et réduire les coûts de fabrication.
- Nous avons créé un comité public-privé de gouvernance du système canadien de gestion des certificats de sécurité afin d'élaborer un cadre politique d'interopérabilité canado-américaine qui devrait être publié à l'automne 2021.
- Nous avons introduit le Programme amélioré de paiements de transfert de la sécurité routière afin d'harmoniser les compétences canadiennes en matière de sécurité routière et de véhicules connectés et automatisés et [annoncé 22 projets qui se concentrent^{xliv}](#) sur les technologies en matière de conduite avec facultés affaiblies ou de distraction au volant, les conducteurs de véhicules utilitaires et l'innovation technologique.
- Nous avons introduit de nouvelles approches réglementaires dans divers secteurs, notamment :
 - Aéronefs télépilotés : Transports Canada a collaboré avec l'industrie pour obtenir les approbations réglementaires requises pour deux zones d'essai d'aéronefs télépilotés (drones), l'une à Foremost en Alberta, et l'autre à Alma au Québec. Ces installations offrent un environnement opérationnel contrôlé aux fabricants d'aéronefs télépilotés (drones) et aux entreprises pour évaluer la sécurité et la fiabilité de la technologie.
 - Transport de marchandises dangereuses : Le Ministère a lancé un projet de réglementation évolutive pour évaluer la faisabilité d'adopter des documents d'expédition électroniques pour le transport de marchandises dangereuses dans un environnement d'essais sécuritaire. À ce jour, trois compagnies

ferroviaires et deux compagnies routières y participent. Une recherche approfondie est en cours sur les besoins des premiers intervenants dans les situations d'urgence et la façon dont d'autres pays utilisent les documents d'expédition. Nous expérimentons l'utilisation de documents électroniques dans des scénarios d'urgence dans certaines régions du Canada. Les résultats de cette étude éclaireront les mises à jour qui seront apportées au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* en 2022.

- Véhicules connectés et automatisés : Transports Canada a travaillé avec des spécialistes et a financé des recherches sur la technologie de circulation en peloton de camions qui ont donné lieu à un [rapport technique en 2020 \(PDF, 2,3 MB\)^{xiv}](#) (en anglais seulement).

Résultats : ce que nous avons accompli

Responsabilité essentielle 1 : Réseau de transport sûr et sécuritaire

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

Résultats

En 2020-21, TC a mis en œuvre plusieurs [mesures pour répondre à la pandémie de COVID-19](#)^{xlvi} et assurer la sécurité des travailleurs de l'industrie du transport et des voyageurs, par exemple en [exigeant que les voyageurs aient des masques ou des couvre-visages non médicaux](#)^{xlvii}. Notamment dans le secteur aérien, TC a adopté des [restrictions spécifiques aux voyages internationaux](#)^{xlviii} et a [exigé des tests avant le départ](#)^{xlix} afin de réduire l'incidence des voyages aériens contribuant à la propagation du virus. Pour protéger nos communautés côtières et nordiques, TC a annoncé des mesures pour les [navires de croisière](#)^l au Canada et a [interdit à la majorité des bateaux de plaisance de circuler dans le Nord](#)^{li} afin de limiter les interactions potentielles avec les communautés côtières éloignées et vulnérables, compte tenu des infrastructures de soins de santé minimales.

Dans le cadre de son mandat permanent, TC a également obtenu plusieurs résultats malgré la pandémie de COVID-19. Par exemple, un nouveau processus décisionnel fondé sur des données probantes a été conçu et mis en œuvre pour aider à évaluer les risques actuels et émergents pour les Canadiens. Un tableau de bord des risques publics a été créé, ce qui permet d'éclairer l'élaboration de profils de risques pour les modes de transport. En mettant l'accent sur les risques actuels et émergents, ces outils contribueront à orienter la prise de décisions et l'affectation des ressources en fonction des risques dans le domaine de la sécurité et de la sûreté.

Le Ministère a bonifié ses capacités grâce à ses Unités régionales d'application de la loi. Les capacités d'enquête ont été renforcées par la formation et le développement, ainsi que par la finalisation des structures organisationnelles. La capacité à donner des formations en personne étant limitée en raison de la COVID-19, les cours sur l'application de la loi ont été affinés et une formation avancée sur les enquêtes a été adaptée. Un logiciel a également été acquis pour soutenir la gestion et le rapport précis des cas d'enquête. Enfin, les partenaires continuent de s'engager dans des stratégies de surveillance et de contrôle visant à atténuer les effets des drogues et de l'alcool dans le milieu de travail des transports.

Un certain nombre de rapports concernant la sûreté et sécurité ont également été publiés. Notamment la Directive médicale de l'aviation civile sur la consommation de drogues et d'alcool visant à fournir une orientation pour permettre d'évaluer la consommation de drogues et d'alcool chez les demandeurs de certificat médical de l'aviation civile. Nous avons établi une méthodologie pour mener des enquêtes routières utilisées par les provinces et les territoires afin de mieux comprendre la consommation

de drogues et d'alcool chez les conducteurs de véhicules utilitaires. De plus, une mise à jour des Règles relatives aux périodes de service et de repos du personnel d'exploitation ferroviaire a été publiée le 25 novembre 2020. Ces nouvelles exigences fixent la durée de la période de service, le nombre total d'heures de travail, les périodes de repos, les périodes d'absence du travail et des plans de gestion de la fatigue afin de réduire les risques d'accidents ferroviaires dus à la fatigue des opérateurs.

Véhicules connectés et automatisés

TC a poursuivi l'élaboration de politiques de sécurité modernes, souples et novatrices pour les technologies nouvelles et émergentes des véhicules. Au cours de l'exercice, TC a mené des recherches visant à déterminer la signification des véhicules connectés et automatisés pour les populations vulnérables au Canada, ainsi qu'un examen technique de ces véhicules, ont contribué à la conception d'un régime de sécurité souple. De plus, la sécurité de ces technologies a été améliorée à tous les ordres de gouvernement au Canada par la mise à jour des Lignes directrices aux administrations canadiennes sur la sécurité des essais et du déploiement des véhicules hautement automatisés et l'établissement de protocoles d'enquête sur les collisions impliquant des véhicules automatisés. Plusieurs documents ont également été élaborés et mis à jour, notamment :

- [le Cadre de sécurité du Canada pour les véhicules connectés et automatisés^{lii}](#);
- [le Processus de demande de dispense des Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada^{liii}](#);
- les Lignes directrices pour les essais des systèmes de conduite automatisés au Canada (mise à jour prévue pour publication en 2021);
- [les Lignes directrices sur la cybersécurité des véhicules au Canada^{liv}](#) (publié en mai 2020), lesquelles fournissent un ensemble de principes directeurs neutres sur le plan technologique pour aider le secteur à renforcer la cyberrésilience de ses véhicules;
- l'Outil d'évaluation de la cybersécurité des véhicules au Canada afin d'aider les fabricants à évaluer la performance et la résilience de leurs véhicules et de leurs pièces sur le plan de la cybersécurité (publication prévue en 2021).

Le ministère a également collaboré avec les intervenants et les partenaires internationaux pour faire progresser la question des véhicules automatisés. TC a élaboré des exigences de sécurité harmonisées à l'échelle mondiale, en collaboration avec le Forum mondial pour la sécurité routière, le Forum mondial pour l'harmonisation des règlements concernant les véhicules et de nombreux sous-groupes de travail, tels que le groupe de travail informel sur les méthodes de validation pour la conduite automatisée (coprésidé par le Canada). Le Ministère a également fait progresser la position du Canada en matière de cybersécurité des véhicules a également fait l'objet d'une consultation auprès des intervenants de tous les ordres de gouvernement, l'industrie, les partenaires internationaux et le milieu universitaire. Le Canada a

également organisé un atelier virtuel sur la cybersécurité des véhicules en février 2021 pour discuter de cette question.

Transport routier

TC a régulièrement travaillé en étroite collaboration avec des partenaires fédéraux et des intervenants du secteur pour mettre en œuvre des mesures visant à soutenir les travailleurs essentiels du transport routier. De plus, le Ministère a élaboré et mis en œuvre des modifications aux décrets d'urgence en vertu de la *Loi sur la mise en quarantaine* pour les mesures relatives aux frontières terrestre, de même que l'établissement d'une définition de base des travailleurs essentiels du transport, qui inclut les conducteurs de camions utilitaires. Des modèles tels qu'une lettre de confirmation d'emploi pour faciliter le déplacement international des travailleurs essentiels ont été élaborés, de même qu'un modèle d'exemption temporaire relative au transport de marchandises essentielles pour faciliter les exemptions liées à la COVID-19 en vertu du *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire*. TC a également soutenu activement le Programme pilote de dépistage de la COVID-19 aux frontières de l'Alberta en collaboration avec l'Agence de la santé publique du Canada. Enfin, TC a élaboré des documents d'orientation et des outils visant à limiter la propagation de la COVID-19 dans le secteur du transport routier commercial grâce à l'utilisation d'équipements de protection individuelle. Ceux-ci portaient notamment sur l'utilisation d'un masque facial par les conducteurs de véhicules commerciaux et les transporteurs routiers, ainsi que sur l'installation d'un écran ou d'un système d'enceinte dans les autobus scolaires pour protéger les conducteurs.

Au cours de l'exercice, des consultations publiques sur la plateforme Parlons transport ont été organisées pour quatre types de modifications réglementaires envisagées (les sanctions administratives pécuniaires, la collecte de renseignements, l'outil de recherche du numéro d'identification du véhicule [NIV] et l'étiquetage des dispenses). En février 2020, une norme nationale pour la formation des conducteurs de classe 1 au niveau d'entrée a été approuvée par le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière, plus précisément le Code de sécurité national 16 – NSC 16, Formation de niveau d'entrée pour les conducteurs de camions commerciaux. Cette formation a été adaptée en raison de la COVID-19, et en février 2021, elle a été approuvée pour être donnée hors des salles de classe. Une norme technique harmonisée pour les dispositifs d'enregistrement électronique dans les véhicules utilitaires a été mise en œuvre, et nous avons élaboré et mis à jour une structure de gouvernance pour le Code national de sécurité (en collaboration avec le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé). De plus, TC a évalué les mesures déterminées par le Groupe de travail sur la sécurité des autobus scolaires. Des projets pilotes, tels que l'utilisation de ceintures de sécurité à trois points d'ancrage, ont été lancés en septembre 2020 en Colombie-Britannique et en Ontario. Le programme se poursuivra jusqu'en 2022 afin de garantir une collecte de données adéquate.

Transport ferroviaire

En 2020-2021, TC a offert quatre initiatives de formation et de sensibilisation à la sécurité ferroviaire visant à réduire les blessures et le nombre de décès dans les collectivités du Canada. Il s'agit notamment de 20 séances de formation et émis 183 certificats de formation pour le Système de commandement d'intervention et 140 formations pour le Centre des opérations d'urgence. Nous avons élaboré un modèle de service moderne pour le Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport afin d'améliorer l'efficacité et l'efficience du système, ainsi qu'un outil de gestion du personnel pour gérer les besoins en personnel lors d'une urgence. Cet outil recense les données relatives aux qualifications des employés dans le système de gestion des incidents, ce qui permet de mobiliser rapidement les employés.

Le *Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire des voyageurs* a été partiellement mis en œuvre et entrera en vigueur au début de 2022. En 2020-2021, TC a élaboré et émis aux parties prenantes une nouvelle documentation de programme et une méthode d'évaluation des risques, afin de faciliter la planification des activités d'inspection en fonction des entreprises réglementées à haut risque. Le système de rapports utilisé par l'inspecteurat a été amélioré, et une documentation de programme interne pour aider à superviser les deux ensembles de règlements a été élaborée et partagée.

Transport de marchandises dangereuses

En 2020-2021, le transport des marchandises dangereuses a continué d'être une priorité pour TC. L'élaboration d'un plan d'action s'est poursuivie afin de mieux cerner le niveau de conformité du transport des marchandises dangereuses au Canada grâce à l'accès aux données provinciales et territoriales sur la conformité des expéditions routières, qui seront complétées par un registre national des entités réglementées. De plus, TC a établi un plan d'action pour orienter les activités en cours en réponse à une vérification du Programme de transport des marchandises dangereuses effectuée par le Commissaire à l'environnement et au développement durable et l'Office national de l'énergie. Nous avons mis au point l'outil « Vous n'êtes pas seuls! » afin d'aider les premiers intervenants à se préparer et à répondre aux incidents impliquant des marchandises dangereuses. Cet outil comprend trois feuilles de travail qui peuvent être adaptées aux besoins locaux, et introduit de nouveaux tarifs et de nouvelles normes de service pour le programme d'enregistrement des installations de contenants du transport des marchandises dangereuses.

Nous avons mis en œuvre des politiques qui permettent d'anticiper les problèmes et de les résoudre, de favoriser la consultation rapide et utile des intervenants, de soutenir l'harmonisation avec les codes internationaux et d'aider le programme à s'adapter à l'industrie, améliorer la capacité et renforcer le cadre réglementaire. TC a mis à jour la partie 6 du *Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses*, a élaboré et mis en œuvre un programme de surveillance et publié des normes de formation. Cela permettra de s'aligner aux modifications les plus récentes apportées aux recommandations des Nations Unies sur le transport des marchandises

dangereuses, aux instructions techniques de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), au Code des marchandises dangereuses de l'Organisation maritime internationale et au Règlement type des Nations unies (21^e édition révisée), ce qui a permis de réduire le fardeau de la conformité pour le secteur et d'aplanir les obstacles réglementaires au commerce transfrontalier avec les États-Unis. De plus, TC a élaboré des normes de sécurité pour les contenants, notamment les wagons-citernes, les citernes routières, les grands récipients pour vrac et les bouteilles, en nous appuyant sur les normes de sécurité de la partie 5 du [Règlement sur le transport des marchandises dangereuses](#)^{lv}, en harmonisant les normes canadiennes aux normes et règlements internationaux (p. ex., le Règlement type de l'ONU ou les normes de la Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration des États-Unis), et en publiant une mise à jour des normes de sécurité tous les cinq ans.

Au cours de l'exercice, TC a amélioré la surveillance du Programme de transport des marchandises dangereuses en offrant une formation spécialisée aux inspecteurs, en cernant les risques émergents et en y remédiant, et en publiant des directives sur la mise en œuvre d'activités de surveillance de rechange. Nous avons publié et distribué l'édition 2020 du Guide des mesures d'urgence en collaboration avec les États-Unis, le Mexique et l'Argentine. Le guide permet aux premiers intervenants d'intervenir en toute sécurité lors d'un incident lié au transport de marchandises dangereuses. De plus, TC a poursuivi la collaboration avec des partenaires pour améliorer le Programme de sensibilisation à la sécurité du transport des marchandises dangereuses en rédigeant des publications telles que : nouvelles exigences pour les citernes d'infirmières transportant de l'ammoniac anhydre au Canada, capacité volumétrique des citernes routières de TC, pour les testeurs de citernes, essais d'épaisseur sur les citernes routières et mobiles, inspections structurelles des 423 remorques-citernes routières de TC, exigences relatives aux essais de pression pneumatique, exigences de soudage pour les citernes routières et les citernes mobiles de TC, verrouillage des freins des citernes routières utilisés pendant le chargement et le déchargement, et transport de liquides inflammables de classe 3, solutions aqueuses d'alcool.

En réponse à la pandémie de COVID-19, TC a émis plusieurs [certificats temporaires](#)^{lvi} afin que les marchandises dangereuses puissent être transportées. Cela inclut le transport de : désinfectant pour les mains par voie aérienne vers des communautés éloignées, peroxyde d'hydrogène et de mélange peroxyacétique par voie aérienne, machines frigorifiques contenant des gaz inflammables et non toxiques et de gaz liquéfiés par voie aérienne, du remplissage de bouteilles de propane de 450 litres dont les dispositifs de décompression sont périmés, permettre l'utilisation à Moosonee et à Iqaluit de réservoirs routiers qui ne sont pas conformes aux exigences d'essai et d'inspection prévues par le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

TC a mené des recherches avec des partenaires pour appuyer l'élaboration d'exigences de sécurité, y compris :

- appuyer un programme de recherche sur les dangers, l'inflammabilité et les propriétés comportementales des distillats et du pétrole brut, un programme de recherche pluriannuel appelé Jack Rabbit II en collaboration avec le ministère américain de la sécurité intérieur et Recherche et développement pour la défense Canada afin de mieux comprendre le comportement des rejets de chlore à grande échelle à partir de grands conteneurs de transport en cas d'incident, d'une analyse de la chaîne d'approvisionnement des batteries au lithium et de la poursuite des recherches avec le Conseil national de recherches du Canada afin de contribuer à l'élaboration d'une norme aérospatiale de l'International Society of Automobile Engineers (AS6413) sur la performance des emballages pour le transport des batteries au lithium dans les aéronefs de passagers;
- Nous avons poursuivi l'élaboration d'une base de données d'identification des clients du transport des marchandises dangereuses.

Aviation

TC a revu son approche des services des aéronefs et de la sécurité aérienne. L'équipe de travail sur l'identification et l'immatriculation des aéronefs dans le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) a été démantelée après avoir examiné 62 propositions de modification. En juin 2021, le Règlement correctif du RAC a été signé par le gouverneur en conseil et sera publié dans la Gazette du Canada, Partie II. Au printemps 2021, de nouvelles équipes de travail ont été créées pour l'ER9 Hélicoptère/Opérations d'hélicoptères et l'ER8 Qualifications, formation et licences du personnel. Nous avons également achevé les instructions de rédaction pour les Services de la navigation aérienne, et avons tenu des consultations en ligne et publié des rapports sur « Ce que nous avons entendu » de la Partie II sur l'immatriculation des aéronefs, les hélicoptères et hélicoptères, et la Partie IV sur les qualifications du personnel, la formation et les licences.

Au cours de l'année, TC a sollicité la communauté internationale de l'aviation afin de renforcer l'influence et l'expertise réglementaire du Canada. Le Ministère a collaboré avec l'OACI pour améliorer la sécurité aérienne régionale et offrir une aide technique en matière de surveillance de la sécurité à l'Office national de l'aviation civile, à l'Eastern Caribbean Civil Aviation Authority et à Haïti. Un certain nombre d'accords bilatéraux ont été élaborés et mis à jour, notamment un accord sur la sécurité aérienne entre le Canada et l'Union européenne, une entente de travail avec l'autorité de l'aviation civile du Royaume-Uni, un protocole d'entente sur la coopération dans le domaine de l'aviation civile avec la République d'Indonésie, et la mise en œuvre de procédures avec l'Administration fédérale de l'aviation des États-Unis.

TC a également veillé à remédier aux risques pour la sécurité posée par les drones illégaux dans les aéroports et aux alentours. En collaboration avec NAV CANADA et des partenaires gouvernementaux, TC a harmonisé à l'échelle nationale et locale les processus d'intervention en cas d'incidents de sécurité liés aux drones dans un aéroport. Un exercice de simulation a été organisé avec des partenaires clés du secteur

et du gouvernement afin de vérifier comment les intervenants agiraient et réagiraient en cas d'atteinte à la sécurité causée par un drone. Nous avons également collaboré avec Recherche et développement pour la défense Canada dans le cadre du Projet d'expérience d'atténuation, d'intégration et d'intervention relatif aux drones près des aéroports afin de vérifier la réaction aux niveaux national et local, ainsi que la technologie connexe avec la GRC. Enfin, nous avons publié un avis sur une proposition de modification visant à étendre la réglementation de sécurité relative à l'utilisation des drones. Des projets pilotes ont été lancés pour des systèmes de gestion du trafic par drone, ainsi que pour des opérations aériennes spécialisées hors visibilité directe. TC a soutenu d'autres ministères en accordant des approbations spéciales pour l'utilisation de drones. Enfin, TC a élaboré une stratégie nationale sur les drones a également commencé, y compris un cadre politique et réglementaire pour détecter et suivre les drones dans les aéroports canadiens.

Des mesures ont également été prises à l'échelle internationale. TC a participé et collaboré à des forums et à des ateliers internationaux afin de transmettre des informations sur les pratiques exemplaires pour prévenir un incident lié aux drones et y réagir, ainsi que sur les dernières technologies permettant de contrer les drones illégaux. En collaboration avec l'administration de la sécurité des transports des États-Unis, le Ministère a partagé des informations et discuté de sujets similaires.

Malgré les retards causés par la pandémie de COVID-19, TC a poursuivi son travail sur le programme « Identité numérique des voyageurs connus ». Nous avons aussi collaboré avec l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) afin de mener à bien les tests de la première plateforme interministérielle de gestion de l'identité numérique basée sur des chaînes de blocs. Cette plateforme a permis d'étayer notre évaluation continue de l'incidence des chaînes de blocs et de l'identité numérique sur le secteur de l'aviation. L'application mobile a également été mise à l'essai à plusieurs reprises pour s'assurer qu'elle respecte les diverses réglementations en matière de vérification d'identité. De même, le Programme d'équipe maître et chien entraînée à la détection d'explosifs a mené à bien quelques initiatives. Il s'agit notamment de l'élaboration d'une norme de rendement en matière de sûreté, appelée Protocole de certification national, d'un cadre national de surveillance de la sûreté aérienne et de la conformité pour le contrôle, de procédures opérationnelles nationales normalisées et du lancement d'un portail de demandes du secteur. Enfin, la capacité de l'équipe de certification en matière de sécurité aérienne afin de répondre aux demandes de services du secteur a été renforcée grâce à l'Initiative visant l'amélioration des activités liées à la certification des aéronefs, ce qui permet au secteur de l'aérospatiale canadien de rester compétitif et sûr. Le Programme de certification des aéronefs a été harmonisé à l'échelle nationale, et le Programme national de surveillance aérienne a effectué 3 877 heures de surveillance, a surveillé 417 601 bâtiments à l'aide du système d'identification automatique, et a effectué 48 175 survols de bâtiments.

Transport maritime

TC a également progressé avec certaines initiatives dans le secteur maritime. Les inspections de contrôle des bâtiments par l'État du port ont permis de vérifier que tous les bâtiments respectaient les exigences en matière de prévention relativement aux hydrocarbures, à l'air, aux déchets et aux eaux usées. 293 pétroliers étrangers ont également été inspectés dans le cadre du programme de sécurité pour les bâtiments-citernes, et 5 sanctions administratives pécuniaires ont été émises pour avoir déversé des polluants dans les eaux canadiennes. Le *Règlement sur les droits de sécurité maritime* a été mis en œuvre pour simplifier la réglementation existante en regroupant les droits et services maritimes centralisés en un seul règlement global. Le règlement consolidé contribue à l'initiative ministérielle plus vaste de modernisation des droits en favorisant un meilleur équilibre entre le fardeau financier assumé par les clients, tout en continuant à assurer la sécurité et la sûreté maritimes. Enfin, TC a protégé les eaux navigables du Canada en mettant en œuvre la *Loi sur les eaux navigables canadiennes*, notamment en menant des consultations sur les mises à jour proposées à [l'Arrêté sur les ouvrages mineurs](#)^{lvii}, et des consultations auprès du public sur une proposition relative à des frais de [recouvrement des coûts pour le Programme de protection de la navigation](#)^{lviii}.

Analyse comparative entre les sexes plus

TC maintient son engagement et son affirmation envers l'initiative Analyse comparative entre les sexes plus. En juin 2021, des données sur les femmes canadiennes dans des rôles maritimes ont été compilées et partagées avec l'Organisation maritime internationale (OMI) et la Women's International Shipping & Trading Association pour l'élaboration de politiques futures. Un financement a été accordé aux instituts de formation maritime afin d'augmenter le nombre de femmes et d'Autochtones dans le secteur maritime. Toutes les écoles impliquées, y compris le BC Institute of Technology, le Nova Scotia Community College et le Nunavut Fisheries and Marine Training Consortium, ont observé une hausse du nombre d'inscriptions des groupes de personnes sous représentées.

Les effets des cadres réglementaires sur les Canadiens appartenant à des groupes identifiables comme les peuples autochtones, ainsi qu'en fonction du genre, de l'âge et de l'emplacement géographique, ont été évalués et améliorés par TC. Un groupe de travail multimodal a également été mis sur pied afin d'acquérir une vaste et profonde expertise pour faire avancer les objectifs d'équité et de diversité entre les genres et pour intégrer et appliquer l'ACS+ dans les programmes et services de TC.

L'ACS Plus a ensuite été appliquée au stade initial de l'élaboration de l'analyse des risques liés à une tâche (ART) générique pour la prestation de services de surveillance. Trois (3) ART ont été finalisés et comprenaient une référence aux risques prévisibles associés aux employés effectuant certaines tâches ayant des identités différentes (c.-à-d. travailler seul, voyager), ainsi que les mesures de contrôle nécessaires de leur exposition à ces risques.

TC a incorporé l'ACS Plus à l'outil InfoReg – Comment nous travaillons : livre de jeux, et aux résumés des études d'impact de la réglementation (REIR) et constitue une exigence obligatoire.

Des lignes directrices sur la diversité et l'inclusion en vue d'améliorer la diversité et l'inclusion dans les produits de formation ont été élaborées. Ces initiatives cadrent avec les projets de lutte contre le racisme de TC et sur l'appel à l'action du gouvernement fédéral.

TC a mis à jour la formation technique en fonction de l'ACS Plus. Une ressource a été affectée à la promotion de cette initiative et à la réalisation d'une analyse de base de la formation prioritaire afin de fournir d'autres recommandations dans le but d'éliminer les préjugés sexistes dans le programme d'études.

Expérimentation

Le travail politique et réglementaire a progressé en matière de gestion de la fatigue, des instruments politiques pour traiter les questions de sûreté et de sécurité, notamment pour inciter les plaisanciers à porter un gilet de sauvetage, et d'incidents de véhicules aux passages à niveau, ont été cernés. Un Fellow du Programme de Fellowship du Bureau du Conseil privé a été invité à travailler à TC et à traiter des questions complexes dans l'ensemble du gouvernement grâce à des techniques novatrices de science comportementale.

Des travaux ont également été réalisés en tandem avec l'Agence de la santé publique du Canada, Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada et l'ASFC pour étudier comment une plateforme de gestion de l'identité numérique basée sur des chaînes de blocs pourrait prendre en charge les preuves de vaccination.

La Feuille de route de l'Examen de la réglementation du secteur des transports constitue le plan de TC visant à lever les obstacles réglementaires à l'innovation et à l'investissement a été introduite dans le cadre des examens réglementaires ciblés du gouvernement fédéral.

Le Ministère a également collaboré avec les membres du secteur pour obtenir les approbations réglementaires requises pour deux (2) zones d'essai d'aéronefs télépilotés (drones) à Foremost, en Alberta, et à Alma, au Québec. Ces environnements d'essai contrôlés permettent de vérifier la sécurité et la fiabilité de la technologie. Enfin, TC a progressé dans plusieurs domaines, notamment en travaillant avec des spécialistes et en finançant des recherches sur la technologie de circulation en peloton de camions (voir le rapport technique intitulé « Cooperative Truck Platooning (CTP): Considerations for On Road Trials and Pilot Testing in Canada » (en anglais seulement); et soutenir le secteur canadien de la construction aéronautique en rendant la réglementation canadienne plus efficace et plus souple pour les constructeurs aéronautiques. À ce jour, trois entreprises ferroviaires et deux entreprises routières y participent.

Résultats atteints

Résultats atteints – Résultat 1 : Réseau de transport sécuritaire

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021
1a) Un réseau de transport sécuritaire	Taux ¹ d'accidents liés aux aéronefs sur une période de dix ans (moyenne par année et par 100 000 déplacements d'aéronefs)	Cible est que le taux n'augmente pas année après année	2021-03-31	3,2 par 100 000 déplacements	3,2 par 100 000 déplacements	3,1 par 100 000 déplacements
1b) Un réseau de transport sécuritaire	Taux de décès liés aux aéronefs sur une période de dix ans (moyenne par année et par 100 000 déplacements d'aéronefs)	Cible est que le taux n'augmente pas année après année	2021-03-31	0,7 par 100 000 déplacements	0,6 par 100 000 déplacements	0,6 par 100 000 déplacements
1c) Un réseau de transport sécuritaire	Taux d'accidents maritimes sur une période de dix ans (moyenne par année et par 1 000 bâtiments commerciaux ²)	Moins de 10 par 1 000 bâtiments commerciaux	2021-03-31	7,2 par 1 000 bâtiments commerciaux	7,0 par 1 000 bâtiments commerciaux	6,8 par 1 000 bâtiments commerciaux ³

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

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 Le résultat de 1c est calculé en utilisant les moyennes sur 10 ans des accidents rapportés par le Bureau de la sécurité des transports du Canada et le nombre de bâtiments commerciaux enregistrés en juin 2021. Les chiffres rapportés précédemment ont été révisés, car le nombre de bâtiments commerciaux était surévalué, principalement en raison de l'inclusion d'embarcations de plaisance immatriculées.

1d) Un réseau de transport sécuritaire	Taux d'accidents maritimes mortels sur une période de dix ans (moyenne par année et par 1 000 bâtiments commerciaux)	Moins de 0,5 par 1 000 bâtiments commerciaux	2021-03-31	0,4 par 1 000 bâtiments commerciaux	0,4 par 1 000 bâtiments commerciaux	0,4 par 1 000 bâtiments commerciaux ⁴
1e) Un réseau de transport sécuritaire	Taux d'accidents ferroviaires sur une période de dix ans (moyenne par année et par million de trains-milles)	Diminution du taux de 5 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes ⁵	2021-03-31	Diminution de 3,7 %	Diminution de 5,2 %	Diminution de 7,9 %
1f) Un réseau de transport sécuritaire	Taux d'accidents ferroviaires mortels sur une période de dix ans (moyenne par année et par million de trains-milles)	Diminution du taux de 5 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes ⁶	2021-03-31	Diminution de 26 %	Diminution de 7 %	Diminution de 3,9 %
1g) Un réseau de transport sécuritaire	Taux de collisions routières devant être signalées au Canada (taux	Diminution du taux de 1 % pour l'année en cours par rapport à la moyenne des	2021-03-31	Diminution de 3,0 % en 2017 par rapport à la moyenne des cinq années	Diminution de 4,4 % en 2018 par rapport à la moyenne des cinq années	Diminution de 5,7 % en 2018 par rapport à la moyenne des cinq années

⁴ Le résultat de 1d est calculé en utilisant les moyennes sur 10 ans des décès rapportés par le Bureau de la sécurité des transports du Canada et le nombre de bâtiments commerciaux enregistrés en juin 2021. Les chiffres rapportés précédemment ont été révisés, car le nombre de bâtiments commerciaux était surévalué, principalement en raison de l'inclusion d'embarcations de plaisance immatriculées.

⁵ Dans le cas de l'indicateur 1e, la diminution des taux d'accidents 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. C'est pourquoi nous avons choisi un taux de diminution annuel de 5 %.

⁶ Dans le cas de l'indicateur 1f, la diminution des taux d'accidents 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. C'est pourquoi nous avons choisi un taux de diminution annuel de 5 %.

	par milliard de véhicules-kilomètres parcourus)	cinq dernières années ⁷		précédentes (2012-2016)	précédentes (2013-2017)	précédentes (2014-2018)
1h) Un réseau de transport sécuritaire	Taux de blessures graves dans les collisions routières devant être signalées au Canada (taux par milliard de véhicules-kilomètres parcourus)	Diminution du taux de 1 % pour l'année en cours par rapport à la moyenne des cinq dernières années ⁸	2021-03-31	Diminution de 11,2 % en 2017 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2012-2016)	Diminution de 15,9 % en 2018 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2013-2017)	Diminution de 18,9 % en 2019 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2014-2018)
1i) Un réseau de transport sécuritaire	Taux de mortalité dans les collisions routières devant être signalées au Canada (taux par milliard de véhicules-kilomètres parcourus)	Diminution du taux de 1 % pour l'année en cours par rapport à la moyenne des cinq dernières années	2021-03-31	Diminution de 9,2 % en 2017 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2012-2016)	Diminution de 3,9 % en 2018 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2013-2017)	Diminution de 12,5 % en 2019 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2014-2018)
1j) Un réseau de transport sécuritaire	Nombre d'accidents associés à des marchandises dangereuses devant être	Diminution de 1 % du nombre d'accidents pour l'année en cours par rapport à l'année précédente	2021-03-31	469	416	287

⁷ Dans le cas des indicateurs 1g, 1h et 1i, les mesures les plus récentes pour les indicateurs de rendement et les résultats sont fondées sur des estimations préliminaires susceptibles d'être modifiées lorsque des données actualisées sont reçues des fournisseurs de données (provinces et territoires). Ainsi, les mesures de l'année précédente peuvent varier par rapport aux résultats rapportés précédemment en raison de ces mises à jour périodiques des données.

⁸ Dans le cas des indicateurs 1h et 1i, bien que nous ayons par le passé obtenu des résultats nettement supérieurs aux cibles fixées, la situation changera à l'avenir puisque nous observons moins de baisses importantes du nombre de décès, et du nombre de blessures, dans une certaine mesure. Transports Canada exerce un contrôle limité sur les décès et les blessures découlant d'accidents de la route.

	signalés par année ⁹					
--	---------------------------------	--	--	--	--	--

Résultats atteints – Résultat 2 : Réseau de transport sûr

Résultats ministériels	Indicateurs de résultats ministériels	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021
2a) Un réseau de transport sûr	Taux de refus des nouvelles demandes d'habilitation de sécurité en matière de transport (par 10 000 nouvelles demandes d'habilitation de sécurité en matière de transport)	Aucune cible ne peut être fixée pour cet indicateur, car aucune base de référence n'a été établie. Aucune base de référence ne peut être établie pour cet indicateur puisque nous ne pouvons pas prévoir le taux de refus des demandes d'habilitation de sécurité	2021-03-31	91,74	62,74	49,16
2b) Un réseau de transport sûr	Taux de suspension des habilitations de sécurité en matière de transport (par 10 000	S.O. Aucune cible ne peut être fixée pour cet indicateur, car aucune base de référence n'a été établie.	2021-03-31	10,29	4,68	17,26

⁹ Depuis le 1^{er} décembre 2016, les entreprises doivent signaler au ministre un rejet et un rejet appréhendés dans les 30 jours suivant le signalement initial à CANUTEK, ce qui entraîne une hausse du nombre escompté d'accidents à signaler après cette date. Un rejet à signaler désigne :

- soit un déversement réel dont la quantité de marchandises dangereuses déversée correspond au seuil minimal réputé avoir des effets nocifs sur l'environnement;
- soit un rejet prévu de matières dangereuses. La réglementation canadienne a été modifiée au 1^{er} décembre 2016 afin d'inclure les « rejets appréhendés » en tant qu'événement qui doit être signalé (DORS/2016— 95 13 mai 2016). Voici quelques exemples possibles de cas de rejets appréhendés :
 1. un accident a eu lieu et des marchandises dangereuses devront probablement être transférées dans un autre contenant;
 2. un contenant est endommagé à un point tel que son intégrité est compromise et que des marchandises dangereuses pourraient être rejetées; or
 3. un événement au cours d'un transport de marchandises dangereuses occasionnant une évacuation, des blessures ou des décès.

Résultats ministériels	Indicateurs de résultats ministériels	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021
	titulaires d'habilitations de sécurité en matière de transport)	Aucune base de référence ne peut être établie pour cet indicateur puisque nous ne pouvons pas prévoir le taux de suspension des habilitations de sécurité des transports.				
2c) Un réseau de transport sûr	Taux d'annulation des habilitations de sécurité en matière de transport (par 10 000 titulaires d'habilitations de sécurité en matière de transport)	Aucune cible ne peut être fixée pour cet indicateur, car aucune base de référence n'a été établie. Aucune base de référence ne peut être établie pour cet indicateur puisque nous ne pouvons pas prévoir le taux d'annulation des habilitations de sécurité des transports.	2021-03-31	5,46	2,14	5,23
2d) Un réseau de transport sûr	Taux de conformité des exploitants du secteur aérien aux règlements de Transports Canada en	90 %	2021-03-31	91,8 %	93,03 %	90 %

Résultats ministériels	Indicateurs de résultats ministériels	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021
	matière de sûreté					
2e) Un réseau de transport sûr	Taux de conformité des exploitants du secteur maritime aux règlements de Transports Canada en matière de sûreté	80 %	2021-03-31	76 %	78,4 %	76 %

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

Résultats ministériels	Indicateurs de résultats ministériels	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021
3a) Un régime moderne de sécurité et de sûreté qui favorise la croissance économique	Pourcentage des nouvelles règles de la réglementation canadienne sur la sécurité ferroviaire en matière d'exploitation et de sécurité de l'équipement harmonisées avec les règles de la réglementation américaine en matière d'exploitation et de sécurité de l'équipement	80 %	2021-03-31	S.O. – Nouvel indicateur	93 %	S.O. – Les règles en matière d'exploitation et de sécurité de l'équipement élaborées au cours de la période couverte par le rapport concernaient l'environnement opérationnel canadien et ne requéraient donc pas d'harmonisation avec celles des États-Unis.
3b) Un régime moderne de sécurité et de sûreté	Pourcentage des règlements de Transports Canada en matière de	100 %	2021-03-31	S.O. – Nouvel indicateur	95,1 %	95,1 %

Résultats ministériels	Indicateurs de résultats ministériels	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021
qui favorise la croissance économique	sécurité qui sont harmonisés avec les normes internationales en transport (secteur aérien)					
3c) Un régime moderne de sécurité et de sûreté qui favorise la croissance économique	Pourcentage des règlements de Transports Canada en matière de sécurité qui sont harmonisés avec les normes internationales en transport (secteur maritime)	90 %	2021-03-31	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur en cours de révision
3d) Un régime moderne de sécurité et de sûreté qui favorise la croissance économique	Pourcentage des règlements de Transports Canada en matière de sûreté qui sont harmonisés avec les normes internationales en transport (secteur maritime)	90 %	2021-03-31	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Indicateur en cours de révision
3e) Un régime moderne de sécurité et de sûreté qui favorise la croissance économique	Pourcentage des demandes des clients pour obtenir des autorisations de sécurité qui répondent aux normes de service de Transports Canada	À déterminer	À déterminer	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Indicateur en cours de révision

Résultats ministériels	Indicateurs de résultats ministériels	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021
	(transport des marchandises dangereuses)					
3f) Un régime moderne de sécurité et de sûreté qui favorise la croissance économique	Pourcentage des règlements de Transports Canada en matière de sûreté aérienne qui sont harmonisés avec les normes internationales en transport	90 %	2021-03-31	100 %	100 %	100 %
3g) Un régime moderne de sécurité et de sûreté qui favorise la croissance économique	Pourcentage des demandes d'autorisation de sécurité ou de sûreté provenant de clients du secteur aérien qui répondent aux normes de service de Transports Canada	83 %	2021-03-31	84 %	89 %	80,45 %
3h) Un régime moderne de sécurité et de sûreté qui favorise la croissance économique	Pourcentage des demandes d'autorisation de sécurité ou de sûreté provenant de clients du secteur maritime qui répondent aux normes de service de Transports Canada	80 %	2021-03-31	S.O. – Nouvel indicateur	99,88 %	99,87 %

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2020-2021	Dépenses prévues 2020-2021	Autorisations totales pouvant être utilisées 2020-2021	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2020-2021	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2020-2021
440 999 964	440 999 964	542 707 504	460 142 800	19 142 836

Ressources humaines (équivalents temps plein)

Nombre d'équivalents temps plein prévus 2020-2021	Nombre d'équivalents temps plein réels 2020-2021	Écart (nombre d'équivalents temps plein réels moins nombre d'équivalents temps plein prévus) 2020-2021
3 603	3 514	(89)

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

Responsabilité essentielle 2 : Un réseau de transport écologique et innovateur

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

Résultats

En gardant à l'esprit les considérations culturelles et écologiques, nous avons élaboré des routes de navigation sécuritaire dans l'Arctique afin de réduire au minimum les effets possibles du trafic maritime sur les espèces sauvages (notamment l'Initiative pour des bâtiments silencieux pour protéger les baleines en voie de disparition), et nous avons travaillé sur divers projets de recherche pour élaborer et adopter des méthodes et des technologies pour réduire le bruit sous-marin émanant du trafic maritime et de ses répercussions sur les baleines en voie de disparition. Nous avons continué à travailler sur l'Initiative d'évaluation des risques liés aux actifs de transport et le Programme de l'initiative d'adaptation des transports dans le Nord afin de renforcer la résilience de ses infrastructures et des opérations du secteur des transports et son adaptation au changement climatique.

Parmi d'autres initiatives dans l'Arctique, le *Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique* a permis de gérer efficacement les dangers uniques auxquels sont confrontés les bâtiments dans l'Arctique. De plus, la couverture hydrographique des corridors de transport maritime à faible impact primaires et secondaires dans l'Arctique pour aider les marins à naviguer plus en sécurité. Enfin, un cadre pour les investissements dans le Nord a été élaboré afin de déterminer les routes de navigation sécuritaire dans l'Arctique afin de minimiser les effets possibles du trafic maritime sur les espèces sauvages, en respectant les zones sensibles sur le plan culturel et écologique.

TC a fourni des informations aux propriétaires, aux exploitants et aux concepteurs de bâtiments des informations visant à réduire l'incidence de la navigation sur les mammifères et le milieu marins. Cela s'est fait par l'évaluation d'un système de surveillance de la cavitation en temps réel, le développement d'un système de surveillance de la cavitation des hélices qui soit rentable et disponible dans le commerce, et le soutien à la recherche pour éclairer l'élaboration de normes internationales de mesure du bruit sous-marin des bâtiments en eaux peu profondes.

La *Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux* est entrée en vigueur en 2019, contribuant à protéger les côtes et les littoraux du Canada en interdisant l'abandon des bâtiments et en renforçant la responsabilité des propriétaires. Cette Loi a contribué à la préservation de l'écosystème marin du Canada en prenant des mesures relativement à 172 bâtiments au moyen du Programme de protection de la navigation. Un fonds d'assainissement des bâtiments à long terme financé par les propriétaires pour couvrir ces bâtiments a également été examiné. La *Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves* a également été intégrée dans la loi canadienne, améliorant ainsi les pouvoirs fédéraux pour prendre des mesures relativement aux bâtiments problématiques.

Le [Programme de formation dans le domaine maritime](#)^{lx} a continué d'octroyer des fonds à des projets afin de permettre aux groupes de personnes sous-représentées (par exemple, les Autochtones, les Inuits, les habitants du Nord et les femmes) à accéder à la formation dans le domaine maritime. Cette formation a été offerte par le British Columbia Institute of Technology, en partenariat avec le Camosun College, le Nunavut Fisheries and Marine Training Consortium et le Nova Scotia Community College. En 2020-2021, 74 personnes ont été diplômées dans le cadre du programme et plus de 100 certificats ont été délivrés par TC. Malgré les difficultés rencontrées lors de la pandémie de COVID-19, de nombreux diplômés ont pu trouver un emploi dans le secteur maritime, notamment auprès de la Garde côtière canadienne.

TC a contribué à la stratégie nationale du gouvernement sur l'élimination totale des déchets de plastique en octroyant deux subventions d'une valeur d'un million de dollars dans le cadre du programme Solutions innovatrices Canada pour aider à développer un prototype de recyclage ou de réutilisation de la fibre de verre. TC a également appuyé l'Organisation maritime internationale pour l'élaboration d'une stratégie en vue de surveiller les effets des mesures visant à réduire les déchets plastiques marins provenant des bâtiments, lancement d'un défi pour récupérer et retirer les

microplastiques des eaux grises rejetées par les bâtiments, et réalisation d'une étude sur la capacité du Canada à démanteler et à recycler les bâtiments, y compris ceux en fibre de verre.

TC a continué à travailler à la réduction des risques économiques et environnementaux liés aux espèces aquatiques envahissantes en élaborant un règlement sur le rejet des eaux de ballast des bâtiments et a élaboré un document d'orientation sur le nettoyage de la coque lorsque le bateau est à l'eau. Également, le Ministère a contribué à l'examen des Directives de 2022 pour le contrôle et la gestion de l'encrassement biologique des bâtiments en vue de réduire au minimum le transfert d'espèces aquatiques envahissantes de l'Organisation maritime internationale.

Depuis les quatre dernières années, le gouvernement du Canada travaille avec les Canadiens et les peuples autochtones à la protection de nos côtes et de nos voies navigables au profit des générations actuelles et futures tout en assurant notre croissance économique au moyen du Plan de protection des océans dont le budget s'élève à 1,5 milliard de dollars. Cela s'ajoute aux investissements continus de TC dans les communautés du Nord du Canada, y compris des activités telles que l'achat d'équipement de sécurité et l'investissement dans l'infrastructure maritime afin d'améliorer l'efficacité des opérations de transport maritime et de réapprovisionnement dans les Territoires du Nord-Ouest, au Nunavut, au Nunavik et dans les communautés du Nunatsiavut.

Les mesures prévues dans le cadre de ce plan comprennent l'ouverture des centres d'opérations régionales de la Garde côtière canadienne jour et nuit, sept jours par semaine (surveillance et évaluation des incidents maritimes, y compris la pollution), le financement de projets dans le cadre du Programme des bateaux abandonnés afin d'évaluer, d'enlever et d'éliminer les bateaux qui constituaient un danger (plus de 300 projets ont été financés, dont 51 cette année), et l'octroi d'un financement de 200 000 \$ à Innovation maritime pour la conception d'un projet de bateau recyclable qui comprend un prototype opérationnel.

Collaborer avec nos partenaires autochtones et d'autres intervenants

TC a établi des partenariats avec des peuples autochtones du Canada par l'entremise de diverses initiatives et programmes, notamment :

- la tenue plus de 1 600 séances de mobilisation (dont 1 200 avec des groupes autochtones), afin de moderniser la sécurité maritime et la protection de l'environnement au Canada;
- l'octroi de 300 000 \$ dans le cadre du Programme de financement de la participation communautaire, pour financer la participation des collectivités autochtones et locales admissibles au développement et à l'amélioration du système de transport maritime du Canada (plus de 3,4 millions de dollars depuis 2017-2018);

- la collaboration avec des partenaires autochtones au développement du système Web de [l'Initiative de sensibilisation accrue aux activités maritimes](#)^{lxii} (ISAAM). En fournissant des informations en temps réel sur le trafic maritime, la météo, l'hydrographie, les zones sensibles du point de vue écologique et les connaissances historiques locales des voies navigables, le système ISAAM permet aux partenaires autochtones, aux collectivités côtières et aux autres intervenants de prendre des décisions fondées sur des preuves. Des démonstrations et des séances de formation ont également été organisées pour encourager l'utilisation du système, ce qui a permis de délivrer près de 600 licences à différents intervenants à travers le Canada;
- l'association à des nations et à des organisations autochtones de la Colombie-Britannique pour lancer des projets pilotes dans le cadre de l'Initiative de gestion proactive des bâtiments. Des forums de collaboration ont été créés pour cerner les préoccupations en matière de gestion marine et de trafic maritime. Des mesures volontaires ont également été élaborées en collaboration avec les membres du secteur maritime et d'autres intervenants. Les leçons tirées des projets pilotes éclaireront l'élaboration de futurs forums sur la gestion proactive des bâtiments et les engagements à long terme dans les régions où se tiennent les projets pilotes;
- par l'entremise du [Programme de partenariat et de mobilisation des collectivités autochtones et locales](#)^{lxiii}, TC a continué à soutenir et à financer 21 projets avec des groupes autochtones à travers le pays (2 projets sont maintenant terminés). Ce programme soutient leur mobilisation et leur partenariat permanents sur les mesures du Plan de protection des océans;
- du financement a été octroyé au profit de deux autres collectivités côtières autochtones du nord de la Colombie-Britannique en vertu de [l'Accord-cadre de réconciliation au Canada](#)^{lxiiii}, qui favorise une approche plus coordonnée et efficace de la gouvernance, de la gestion et de la protection des océans sur la côte nord du Pacifique, notamment en ce qui concerne les écosystèmes marins, les ressources marines et les activités d'utilisation du milieu marin.

TC a également démontré son engagement envers la réconciliation avec les peuples autochtones en explorant de nouvelles possibilités de gestion paritaire et d'ententes de partenariat, en établissant et en entretenant des relations centralisées avec les organisations autochtones nationales, en trouvant de nouvelles possibilités d'intégration des peuples autochtones dans le réseau de transport du Canada; et en offrant à ses employés une formation sur les cultures, l'histoire et les droits des Autochtones.

Innover et développer de nouvelles technologies de transport

TC a continué d'investir dans les technologies de transport novatrices, en fournissant 7,3 millions de dollars pour l'amélioration apportée aux immobilisations du Centre d'essais pour véhicules automobiles, y compris l'équipement d'essai et la modernisation des installations. Nous continuons également à renforcer nos partenariats avec le Conseil national de recherches du Canada et le ministère de la Défense nationale, et nous avons élaboré l'ébauche d'un rapport sur l'état des bâtiments avec Services

publics et Approvisionnement Canada. Nous avons investi 6,9 millions de dollars dans le cadre du volet Défis du programme Solutions innovatrices Canada. Ces projets consistaient, entre autres, à déployer la science des données dans le réseau portuaire de l'Atlantique, à installer des équipements d'assainissement robotisés dans le réseau aéroportuaire ainsi qu'à mettre à l'essai et à déployer un aéronef sans pilote pour venir en aide aux bandes autochtones du nord-ouest de l'Ontario. De plus, nous avons octroyé 750 000 \$ dans le cadre du volet Défis du programme Solutions innovatrices Canada afin de développer une ébauche de validation de principe pour les systèmes de filtration des eaux grises et de réduire le bruit sous-marin des bateaux de plaisance et des remorqueurs.

En ce qui concerne les innovations technologiques, nous avons livré le premier aéronef télépiloté (drone) de grandes dimensions du Canada, qui appuiera le Programme national de surveillance aérienne dans l'Arctique d'ici la fin de 2022. À l'heure actuelle, nous convertissons l'aéronef récemment acheté dans le cadre du programme, un aéronef navette typique de compagnie aérienne, en un aéronef de patrouille maritime. Il devrait entrer en service opérationnel d'ici la fin de l'été 2022.

Dans le cadre du Programme écoTECHNOLOGIE pour véhicules, TC a évalué des véhicules connectés et automatisés, a mis à l'essai une navette automatisée à faible vitesse sur une piste avec et sans conducteur, a terminé un rapport sur les essais sur route de systèmes coopératifs de circulation en peloton de camions et a lancé un projet visant à faire des essais sur route de systèmes de circulation en peloton de camions.

Engagements internationaux

Afin que le Canada respecte ses obligations internationales, TC a pris un certain nombre de mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques provenant du secteur des transports ainsi qu'à adopter de nouvelles technologies propres qui améliorent la vie des Canadiens et des Canadiennes. Nous mettons en œuvre des politiques et des programmes dans le cadre du Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques, par exemple en collaborant avec des partenaires, pour créer de nouvelles mesures qui encouragent les particuliers à choisir des véhicules à émission zéro. De plus, les nouveaux engagements en matière de transport établis dans le cadre du Plan climatique renforcé du Canada ont été conçus pour réduire les émissions.

Quelques autres initiatives ont également été mises en œuvre, comme :

- rédiger le rapport de la phase 1 du groupe de travail fédéral, provincial et territorial sur les technologies d'économie de carburant après vente;
- finaliser la norme d'émissions de CO₂ (dioxyde de carbone) des avions dans la réglementation nationale;
- intégrer le régime de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale de l'Organisation de l'aviation civile internationale dans la réglementation nationale;

- participer à des forums internationaux, comme l'Organisation de l'aviation civile internationale, pour trouver des solutions visant à réduire les effets du transport international sur l'environnement.

Analyse comparative entre les sexes plus

Dans le cadre du Plan de protection des océans, nous avons ajouté de nouvelles possibilités de formation et d'apprentissage pour remédier à la sous-représentation des femmes et des Autochtones dans le secteur maritime. Nous avons également créé le Programme de formation dans le domaine maritime. La réunion annuelle de l'Initiative d'adaptation des transports dans le Nord a permis à 19 étudiants, dont 10 femmes, à participer à des discussions. TC a également joué un rôle de premier plan dans des forums internationaux, comme l'Organisation maritime internationale, afin d'encourager l'augmentation de la représentation des femmes dans le secteur maritime.

Expérimentation

TC a octroyé des fonds à Envisioning Labs Inc. dans le cadre du Défi de Solutions innovatrices Canada : Mise au point d'une technologie de sondeur silencieux. L'organisation créera et mettra à l'essai une technologie qui utilise la lumière, et non le son, pour déterminer la profondeur de l'eau pour les petites embarcations de plaisance, ce qui pourrait réduire les niveaux de perturbation acoustique sur de nombreux mammifères marins, notamment les épaulards résidents du Sud et les bélugas de l'estuaire du Saint-Laurent. Le Ministère a également examiné les résultats d'un outil de diagnostic récemment terminé pour évaluer les lacunes et les possibilités des principales fonctions ministérielles afin de trouver des moyens de demeurer flexible dans le cadre du Plan d'adaptation aux changements climatiques.

Programme de développement durable à l'horizon 2030

TC reste déterminé à contribuer à l'atteinte des objectifs du Programme de développement durable à l'horizon 2030, plus particulièrement pour les objectifs suivants :

- Objectif 9 (Bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable et encourager l'innovation) : TC a contribué à l'objectif en augmentant la résilience des actifs de transport grâce à l'Initiative d'évaluation des risques liés aux actifs de transport (ERAT) mentionnée précédemment. Elle fournit des fonds pour l'évaluation des effets des changements climatiques sur les actifs détenus ou gérés par le gouvernement fédéral, comme les ponts, les ports et les aéroports, et la détermination des solutions d'adaptation possibles.
- Objectif 13 (Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions) : TC a apporté du soutien à l'Initiative d'adaptation des transports dans le Nord, contribué à encourager la collaboration interdisciplinaire, fait progresser le partage des connaissances et renforcé la capacité institutionnelle à adapter les transports dans le Nord aux effets des changements climatiques. TC a également mis en œuvre des mesures visant à

réduire les risques associés aux changements climatiques et à accroître la résilience du Ministère, en préparant le deuxième plan ministériel d'adaptation aux changements climatiques. Enfin, le programme iVZE a favorisé une plus grande adoption des véhicules zéro émission au Canada, contribuant ainsi à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des véhicules légers, qui représente environ 12 % des émissions de gaz à effet de serre au Canada.

- Objectif 14 (Conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines) : TC a déployé des efforts en 2020-2021 pour réduire les effets de la navigation et du trafic maritime afin de faciliter le rétablissement et la protection des populations canadiennes de baleines en voie de disparition et de contribuer à la conservation générale et à l'utilisation durable des océans du Canada pour un développement durable.

Résultats atteints

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

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021
4a) Réduction des émissions atmosphériques nocives provenant du secteur des transports au Canada	Pourcentage de changement relatif aux émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports par rapport aux niveaux de 2005	Contribuer à la réalisation de l'objectif national du Canada visant à réduire les émissions de 30 % d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 2005 ¹⁰	2030-12-31	15 % au-dessus des niveaux de 2005 en 2018	8,5 % au-dessus des niveaux de 2005 en 2019	Les émissions de 2020 seront publiées en avril 2022

¹⁰ En juillet 2021, le Canada a mis à jour son objectif dans le cadre de l'Accord de Paris, à savoir une réduction de 40 à 45 % des émissions d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 2005.

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

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021
5a) Les milieux océanique et marin du Canada sont protégés contre les répercussions du transport maritime	Le taux de déversement, par heure, dans les milieux océanique et marin du Canada (par 1 000 bâtiments actifs)	Réduction de 5 % des déversements d'une année à l'autre ¹¹	2021-03-31	0,15/heure par 1 000 bâtiments commerciaux actifs	0,15/heure ¹² par 1 000 bâtiments commerciaux actifs	0,114/heure par 1 000 bâtiments commerciaux actifs

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

Résultats ministériels	Indicateurs de résultats ministériels	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021
6a) Un réseau de transport qui favorise l'innovation	Nombre de nouveaux produits aéronautiques certifiés	L'écart reste de +/- 10 % d'une année à l'autre	2021-03-31	820	S.O. : L'indicateur est en cours de révision, afin de mieux saisir le programme d'innovation du Ministère et en rendre compte.	S.O. : L'indicateur est en cours de révision, afin de mieux saisir le programme d'innovation du Ministère et en rendre compte.
6b) Un réseau de transport qui favorise l'innovation	Nombre des caractéristiques novatrices de véhicules automobiles lancées au Canada au moyen des outils de réglementation	Augmentation annuelle moyenne de 10 % des technologies du système avancé d'aide à la conduite (SAAC) dans l'ensemble du	2023-03-31	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. : L'indicateur est en cours de révision, afin de mieux saisir le programme d'innovation du Ministère	S.O. : L'indicateur est en cours de révision, afin de mieux saisir le programme d'innovation du Ministère

¹¹ Cette cible 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.

¹² Ce résultat est indiqué comme étant de 0,0015 dans le rapport des résultats ministériels de 2019-2020.

Résultats ministériels	Indicateurs de résultats ministériels	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021
	de Transports Canada qui facilitent les technologies novatrices.	parc de véhicules légers au Canada ¹³			et en rendre compte.	et en rendre compte.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2020-2021	Dépenses prévues 2020-2021	Autorisations totales pouvant être utilisées 2020-2021	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2020-2021	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2020-2021
321 204 902	321 204 902	453 158 093	345 956 926	24 752 024

Ressources humaines (équivalents temps plein)

Nombre d'équivalents temps plein prévus 2020-2021	Nombre d'équivalents temps plein réels 2020-2021	Écart (nombre d'équivalents temps plein réels moins nombre d'équivalents temps plein prévus) 2020-2021
647	678	31

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

Responsabilité essentielle 3 : Un réseau de transport efficace

Description : Soutenir l'efficacité de l'accès des produits aux marchés au moyen d'investissements dans les corridors commerciaux du Canada, adopter et mettre en œuvre des règles et des politiques qui assurent aux voyageurs et aux expéditeurs

¹³ Nous mesurerons la hausse dans le taux d'installation d'un système avancé d'aide à la conduite comme équipement de série dans le parc de véhicules légers au Canada. Nous effectuerons une analyse permettant de voir l'écart entre les années et ferons rapport sur cet indicateur. Comme dans le cas de l'information comparable tirée de bases de données, la période de référence de la source de données ne concordera pas exactement avec la période de déclaration (il y aura donc un décalage).

canadiens un accès à suffisamment d'options et à un meilleur service et administrer les actifs de transport pour en assurer la valeur pour les Canadiens.

Résultats

Transporter la population canadienne du point A au point B

Malgré les difficultés causées par la COVID-19, TC a continué à promouvoir le Fonds national pour les corridors commerciaux (FNCC), un fonds concurrentiel et fondé sur le mérite, et a travaillé avec les auteurs de propositions pour s'assurer que les nouveaux demandeurs soient appuyés. Cela a permis d'investir dans des projets d'infrastructure afin d'améliorer la fluidité du réseau de transport canadien. Le Ministère a également lancé l'appel à propositions pour l'Arctique et le Nord du FNCC afin de distribuer 400 millions de dollars de financement provenant du budget 2019 aux collectivités des régions de l'Arctique et du nord du Canada. Ces décisions de financement sont attendues en 2021-2022.

TC a maintenu ses engagements concernant trois traversiers de l'est du Canada financés par le gouvernement fédéral. Le NM Madeleine II a été acquis pour remplacer provisoirement le NM Madeleine et faire progresser la conception en vue de remplacer le NM Holiday Island et le NM Madeleine.

Dans le but de promouvoir le commerce et la croissance économique, TC a revu les structures de gouvernance des actifs marins afin de :

- entreprendre les dernières étapes de la recherche et de l'analyse dans le cadre de la révision de la modernisation des ports, en publiant un résumé des commentaires reçus des parties prenantes et des partenaires;
- recueillir les commentaires des intervenants et des partenaires sur des projets, tels que l'examen de la modernisation des ports et l'examen de la voie maritime du Saint-Laurent. Les conclusions de l'examen ont permis de formuler des recommandations à l'attention du ministre des Transports.

Le Ministère continue d'être à l'écoute et de mettre en œuvre ce que les Canadiennes et Canadiens exigent des réseaux ferroviaires du pays. Cela comprend des consultations publiques sur les indicateurs de rendement du réseau de transport ferroviaire de marchandises du Canada. TC a également travaillé avec le Bureau de projet commun afin d'évaluer la proposition de créer un service ferroviaire à grande fréquence dans le corridor Toronto-Ottawa-Montréal-Québec, en collaboration avec VIA Rail et la Banque de l'infrastructure du Canada. Cette analyse a porté sur des éléments comme les options en matière d'itinéraire, la forme d'énergie (électrique, diesel, hybride), l'intégration et l'interopérabilité avec d'autres réseaux ferroviaires, les coûts de fonctionnement et les coûts en capital prévisionnels, les approches de modèles de prestation de services de remplacement et les partenariats publics privés ainsi que la valeur pour les passagers et la population canadienne.

Le Ministère a travaillé avec des partenaires pour rendre le système de transport plus accessible aux personnes handicapées. TC a travaillé en étroite collaboration avec l'Office des transports du Canada afin de finaliser les règlements et de veiller à ce qu'ils

soient appliqués, a fait progresser les mandats de transport accessible de la *Loi sur les transports au Canada* et de la *Loi sur le Canada accessible*, et a travaillé avec des partenaires nationaux et internationaux pour promouvoir l'accessibilité dans le domaine de l'aviation.

Les actifs sont gérés efficacement

Les aéroports et les ports de Transports Canada sont restés disponibles pour être utilisés dans le cadre d'initiatives liées à la santé et à la sécurité. Au total, cinq projets financés par le budget 2018 ont été lancés au cours de l'année. La modernisation du bâtiment de services de l'Aéroport de Kuujuaq est terminée et quatre autres projets sont en cours (la modernisation du bâtiment de services combinés de l'Aéroport de Wabush, la réfection de la piste 09-27 de l'Aéroport de Sept-Îles, la réfection de la piste 07/25 et de la voie de circulation de l'Aéroport de Kuujuaq, et le remplacement du garage d'entretien de l'Aéroport de Penticton).

Miser sur les ressources existantes

L'innovation et la modernisation en matière de main-d'œuvre à TC font partie intégrante des principes de fonctionnement du Ministère. Une nouvelle Direction générale des données et des analyses avancées a été créée afin de s'assurer que TC continue de se perfectionner et de faire des progrès en ce qui concerne les stratégies et les priorités clés liées aux données. En collaboration avec la nouvelle unité de science de données, le Ministère vient augmenter sa capacité à tirer parti de l'analytique pour la prise de décisions. Le Ministère a également poursuivi ses efforts de collaboration avec les membres du secteur, les intervenants et d'autres partenaires gouvernementaux afin de favoriser une main-d'œuvre diversifiée dans le secteur des transports au Canada. Il entend y parvenir en mobilisant les groupes sous-représentés, y compris les femmes et les peuples autochtones, ou en incluant le transport comme secteur clé dans le nouveau programme en matière de compétences du gouvernement du Canada.

Analyse comparative entre les sexes plus

Dans le cadre des considérations relatives à l'ACS Plus, TC continue de travailler avec les fournisseurs de transport pour assurer la compétitivité du secteur. Cela permet de s'assurer que, pour les voyages essentiels et pour les loisirs après la pandémie, une plus grande variété de fournisseurs et d'options de transport sont disponibles à un tarif compétitif et peuvent être utilisés par un plus grand segment de la population, réduisant ainsi l'impact du statut économique des voyageurs.

TC reste déterminé à appliquer l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS Plus) aux activités appropriées. Cette année, une ACS Plus était intégrée à toutes les présentations au Conseil du Trésor et à toutes les propositions de financement budgétaire ou hors cycle présentées au ministère des Finances. L'égalité entre les genres, la diversité et l'inclusion sont également promues auprès des sociétés d'État de TC et tout au long des processus de nomination du portefeuille du Ministère.

Programme de développement durable à l'horizon 2030

TC a également pris la tête de plusieurs initiatives et programmes internationaux visant à mettre en œuvre le cinquième objectif de développement durable des Nations Unies portant sur l'égalité des genres. À titre d'exemple, citons l'élaboration d'une étude du groupe de travail sur les transports de l'Asia-Pacific Economic Cooperation (APEC), intitulée « Disruptive Technologies and the Changing Nature of Work in the Transportation Sector » (en anglais seulement). L'[étude](#)^{lxv}, publiée en mars 2021, a formulé des recommandations sur la manière de se préparer à accueillir et à attirer une main-d'œuvre plus inclusive et diversifiée dans le secteur des transports. Le Ministère a également collaboré avec le Forum international des transports, en animant un webinaire présentant l'approche du Ministère en matière d'ACS+ et partageant les pratiques exemplaires et les leçons retenues avec les pays membres.

Résultats atteints

Résultat 7 : Les corridors de transport permettent d'acheminer efficacement les produits vers les marchés

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021
7a) Les corridors de transport permettent d'acheminer efficacement les produits vers les marchés	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	Au plus 6,5 jours	2021-03-31	7 jours	6,5 jours	6,2 jours
7b) Les corridors de transport permettent d'acheminer efficacement les produits vers les marchés	Temps de déplacement d'un point à l'autre au Canada, de camions de marchandises générales le long du corridor commercial Toronto–	Entre 0 et 25	2021-03-31	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur	3,4 heures

	États-Unis, y compris le temps de passage à la frontière					
7c) Les corridors de transport permettent d'acheminer efficacement les produits vers les marchés	Le temps de déplacement d'un point à l'autre de marchandises conteneurisées provenant de ports en Asie	Au plus 25 jours	2021-03-01	27,4 jours	25,9 jours	29,7 jours
7d) Les corridors de transport permettent d'acheminer efficacement les produits vers les marchés	Le temps de déplacement d'un point à l'autre d'un ensemble sélectionné de marchandise, comme les grains, du Canada vers l'Asie	Le temps de déplacement moyen d'un point à l'autre de 38 jours	2021-03-31	39 jours	39,5 jours	40,5 jours

Résultats atteints – Résultat 8 : Les voyageurs aériens canadiens profitent d'options et d'un service amélioré

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021
8a) Les voyageurs aériens canadiens profitent d'options et d'un service amélioré	Pourcentage de demandes de désignation des transporteurs canadiens pour des services internationaux qui devraient être traitées ¹⁴	100 %	2021-03-31	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur	100 % (7 sur 7) ¹⁵

¹⁴ Cet indicateur de résultat du ministère, en pourcentage, a une utilité limitée puisque le ministère, au moyen de l'ACE(A), vise à traiter toutes les demandes de désignation, quel que soit le nombre réel de demandes reçues, et nous envisageons de réviser cet indicateur.

¹⁵ Ce chiffre représente le nombre réel de demandes de désignation qui ont été traitées en 2020-2021. Comme prévu, il est assez faible en raison de la pandémie, qui a eu une incidence négative sur toutes les activités du secteur du transport aérien.

8b) Les voyageurs aériens canadiens profitent d'options et d'un service amélioré	Pourcentage des demandes d'exemption de transporteurs étrangers pour des services offerts au Canada qui sont traitées ¹⁶	100 %	2021-03-31	S.O. – Nouvel indicateur	100 % (2 sur 2)	100 % (3 sur 3) ¹⁷
8c) Les voyageurs aériens canadiens profitent d'options et d'un service amélioré	Ratio du financement fédéral accordé par passager-mille destiné aux passagers des trains interurbains	0,40 \$ par passager-mille	2021-03-31	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur	1,83 \$ par passager-mille ¹⁸
8d) Les voyageurs aériens canadiens profitent d'options et d'un service amélioré	Pourcentage du nombre total de collectivités au-dessus d'une certaine taille qui offrent des services réguliers de transport de surface interurbains	À déterminer	À déterminer	S.O. – Nouvel indicateur	À déterminer – Nouvel indicateur	82 % ¹⁹
8e) Les voyageurs aériens canadiens profitent d'options et d'un service amélioré	Pourcentage des Canadiens qui vivent dans un rayon de 40 km d'un point de service de transport en commun	À déterminer	À déterminer	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur	96 % ²⁰

¹⁶ Cet indicateur de résultat ministériel, en pourcentage, a une utilité limitée puisque le ministère, au moyen de l'ACE(B), vise à traiter toutes les demandes d'exemption, quel que soit le nombre réel de demandes reçues, et nous envisageons de réviser cet indicateur.

¹⁷ Ce chiffre représente le nombre réel de demandes d'exemption qui ont été traitées en 2020—2021. Comme prévu, il est assez faible en raison de la pandémie, qui a eu une incidence négative sur toutes les activités du secteur du transport aérien.

¹⁸ Ce montant s'élevait en moyenne à 0,27 \$ avant la pandémie de COVID-19.

¹⁹ Calcul basé sur la proportion des centres de population du recensement de Statistique Canada situés à moins de 40 km d'un service régulier de train ou d'autobus interurbain. Un centre de population a une population d'au moins 1 000 habitants et une densité d'au moins 400 personnes par kilomètre carré.

²⁰ Calcul basé sur les populations de l'aire de diffusion du recensement de Statistique Canada situées à moins de 40 km d'un service régulier d'avion, de train ou d'autobus interurbain.

Résultats atteints – Résultat 9 : Transports Canada gère efficacement ses actifs

Résultats ministériels	Indicateurs de résultats ministériels	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021
9a) Transports Canada gère ses actifs de façon efficace	Disponibilité des aéroports détenus et gérés par Transports Canada ²¹	100 % (*certains types d'événements sont exclus du calcul)	2021-03-31	100 %	100 %	100 %
9b) Transports Canada gère ses actifs de façon efficace	Disponibilité des ports détenus et gérés par Transports Canada	100 % (*certains types d'événements sont exclus du calcul)	2021-03-31	100 %	100 %	100 %
9c) Transports Canada gère ses actifs de façon efficace	Disponibilité des traversiers détenus et gérés par Transports Canada	100 % (*certains types d'événements sont exclus du calcul)	2021-03-31	100 %	100 %	100 %

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2020-2021	Dépenses prévues 2020-2021	Autorisations totales pouvant être utilisées 2020-2021	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2020-2021	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2020-2021
927 054 699	927 054 699	1 406 841 261	852 124 999	(74 929 700)

²¹ 9a), 9b) et 9c) — 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 due à des causes qui ne peuvent être anticipées ou qui sont hors du contrôle du Ministère, comme les problèmes liés aux conditions météorologiques, les catastrophes naturelles ou les grèves d'employés, est exclue.

Ressources humaines (équivalents temps plein)

2020-2021 Équivalents temps plein prévus	Nombre d'équivalents temps plein réels 2020-2021	Écart (nombre d'équivalents temps plein réels moins nombre d'équivalents temps plein prévus) 2020-2021
518	490	(28)

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

Services internes

Description

S'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 nécessaires au respect des obligations d'une organisation. Les services internes désignent les activités et les ressources de 10 catégories de services distinctes qui soutiennent l'exécution des programmes au sein de l'organisation, sans égard au modèle de prestation des services internes du Ministère. Les dix catégories de service sont les suivants :

- ▶ services de gestion des acquisitions;
- ▶ services de communication;
- ▶ services de gestion des finances;
- ▶ 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.

Résultats

Afin de moderniser et améliorer l'expérience utilisateur pour les clients et les parties prenantes du secteur des transports, Transports Canada a commencé à déployer un outil de gestion des services de recouvrement des coûts afin d'assurer le suivi du temps, le calcul des remises et l'amélioration des rapports de rendement. Nous avons entrepris des consultations auprès du public et publié les frais proposés dans la Gazette du Canada, partie I.

En ce qui concerne à la modernisation des frais, TC a mis en œuvre le *Règlement sur les droits de sécurité maritime* pour simplifier la réglementation existante en regroupant les droits et les services maritimes en un seul règlement global, qui a été adopté en mars 2021 et publié dans la Gazette du Canada, partie II, en avril 2021.

En 2020-2021, le Service de vérification et d'évaluation a rapidement orienté ses efforts vers la gestion des risques ministériels liés aux initiatives découlant de la pandémie de COVID-19 et au nouvel environnement de travail virtuel. Les projets conjoints qui en ont résulté comprenaient un examen des options de gestion de la pandémie actuelle de COVID-19 et de la Gouvernance et processus clés de Transports Canada pendant la pandémie de COVID-19. Ces deux examens ont fourni à la haute direction une assurance, une analyse et des conseils opportuns pour lui permettre de gérer efficacement dans des conditions d'extrême incertitude. Les résultats d'un examen de la culture organisationnelle portaient sur le Groupe de la sécurité et de la sûreté de Transports Canada. Les résultats ont été intégrés à ceux d'autres travaux effectués par le Service de vérification et d'évaluation pour appuyer les efforts de modernisation de la surveillance du Groupe de la sécurité et de la sûreté dans le cadre de la transformation de Transports Canada. Une vérification de suivi de la gouvernance du Plan de protection des océans a procuré à la haute direction une assurance quant aux progrès réalisés dans la mise en œuvre des améliorations apportées à la gouvernance en place.

TC a continué à faire des progrès pour éliminer les obstacles à la prestation des programmes et des services, à l'innovation et au partage des données grâce à la modernisation et aux politiques réglementaires et législatives. De plus, TC a élaboré une politique multimodale pour soutenir la mise en œuvre cohérente de cette nouvelle autorité dans l'ensemble du ministère.

Nous avons réagi à la pandémie de COVID-19 en transférant rapidement certains processus RH sur papier aux formats numériques, en passant de l'apprentissage en personne à l'apprentissage en ligne, élaborant une série de FAQ pour aider les employés et les gestionnaires et en élaborant une stratégie de retour au travail. De plus, TC a renouvelé son Plan d'action sur la diversité pour la période 2020-2023, qui décrit les mesures concrètes que nous avons commencé à prendre pour accroître activement la diversité et favoriser l'inclusion. À l'appui de ces engagements, TC a organisé un panel de discussion réunissant des femmes cadres supérieurs de l'industrie du transport à l'occasion de la Journée internationale de la femme et a adapté les ressources internes soutenant la santé mentale et le bien-être pour aborder spécifiquement à la discrimination systématique.

Analyse comparative entre les sexes plus

Le Centre d'excellence de l'analyse comparative entre les sexes plus favorise l'intégration de l'ACS Plus à Transports Canada, fournit des conseils aux employés de Transports Canada et exerce une fonction de critique des ACS Plus effectuées à l'appui de documents présentés au Cabinet, dans le cadre de mémoires au Cabinet, de présentations financières au Conseil du Trésor et de propositions budgétaires et hors cycle.

Le Centre d'excellence de l'analyse comparative entre les sexes plus aide le champion de l'inclusivité des genres de Transports Canada à promouvoir et à diriger l'engagement du ministère à appliquer l'ACS Plus et la Directive d'orientation sur les pratiques d'information sur le sexe et le genre afin de moderniser la façon dont le Ministère recueille l'information sur le sexe et le genre. En 2020-2021, nous avons achevé le Plan d'action triennal de Transports Canada sur l'ACS Plus (de 2018 à 2020) et rédigé un énoncé de politique pour 2021 au-delà qui a été approuvé par le Comité de gestion exécutif du Ministère. Le plan met l'accent sur l'importance de continuer à renforcer la qualité et la portée de l'ACS Plus, d'élargir la collecte et la disponibilité des données et d'accroître la collaboration avec les partenaires fédéraux et d'autres intervenants. Le Ministère a également continué à promouvoir l'ACS Plus au moyen du Réseau intraministériel d'ACS Plus de Transports Canada, qui compte près de 100 membres et des représentants de partout au pays. Une mise à jour complète des documents d'orientation de Transports Canada sur les ACS Plus a également été amorcée. Elle intégrera les dernières pratiques et les directives pangouvernementales relatives aux processus obligatoires. TC a participé à des réunions et à des événements interministériels et internationaux, fait la promotion des meilleures pratiques en matière d'ACS Plus et organisé des activités pour la Semaine de sensibilisation à l'ACS Plus et la Semaine de l'égalité des sexes.

Le cours en ligne sur l'ACS Plus offert par Femmes et Égalité des genres Canada est maintenant un cours obligatoire pour les employés de Transports Canada. Ce cours vise à aider notre personnel à comprendre les besoins des hommes, des femmes et des personnes de diverses identités de genre dans toutes leurs facettes. Ces connaissances permettront également aux employés de mieux comprendre comment appliquer l'ACS Plus lors de l'élaboration de politiques, de lois, de règlements, de programmes et de services pour les Canadiens.

Le Groupe des communications a partagé l'information en plusieurs formats pour répondre aux divers besoins des Canadiens. Il a ainsi veillé à ce que l'information soit également accessible à tous les publics, y compris les collectivités autochtones, ethnoculturelles et de langue officielle en situation minoritaire, comme l'exige la [Politique sur les communications et l'image de marque^{lxvii}](#) du gouvernement du Canada. Il a également veillé à ce que tous les produits de communication étaient disponibles dans les deux langues officielles et les documents de communication étaient neutres et décrivaient la diversité des Canadiens d'une manière juste, représentative et inclusive. Au moment de produire des graphiques et des vidéos représentant des personnes, nos concepteurs et vidéastes veillent à atteindre un équilibre en présentant des gens des différents sexes (souvent dans des rôles non traditionnels), des membres de diverses origines ethniques, ainsi que des Canadiens handicapés. D'autres éléments graphiques présentent des images non genrées. Les considérations relatives à l'ACS Plus continuent lors de l'utilisation dans les médias sociaux, sur le Web, dans les campagnes publicitaires. De plus, TC a avisé les programmes d'inclure les considérations de l'ACS Plus lorsqu'ils mènent des consultations ou des enquêtes. Lorsque des recherches d'opinion publique sous contrat sont effectuées, l'ACS Plus est prise en compte au moment d'établir les groupes cibles et la taille de l'échantillon pour les études.

Expérimentation

TC a accru l'utilisation des technologies modernes pour accroître l'utilisation des technologies modernes en vue d'améliorer la productivité, de renforcer le contrôle interne, d'améliorer le service à la clientèle et de faciliter la prise de décisions efficace en exploitant l'analytique des données en créant de nouveaux tableaux de bord interactifs en libre service pour améliorer la présentation des informations financières et aider les gestionnaires et le personnel à prendre de meilleures décisions fondées sur les données. Grâce à la mise en œuvre, des mesures, des indicateurs et des informations clés sont disponibles d'un simple clic. Le groupe des finances et de l'administration a mis en œuvre des processus automatisés et a partagé des meilleures pratiques, de l'expérience et des leçons apprises en matière d'analyse avancée des données et d'automatisation des processus avec d'autres ministères et organismes du secteur privé.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2020-2021	Dépenses prévues 2020-2021	Autorisations totales pouvant être utilisées 2020-2021	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2020-2021	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2020-2021
210 238 822	210 238 822	237 428 822	238 939 964	28 701 142

Ressources humaines (équivalents temps plein)

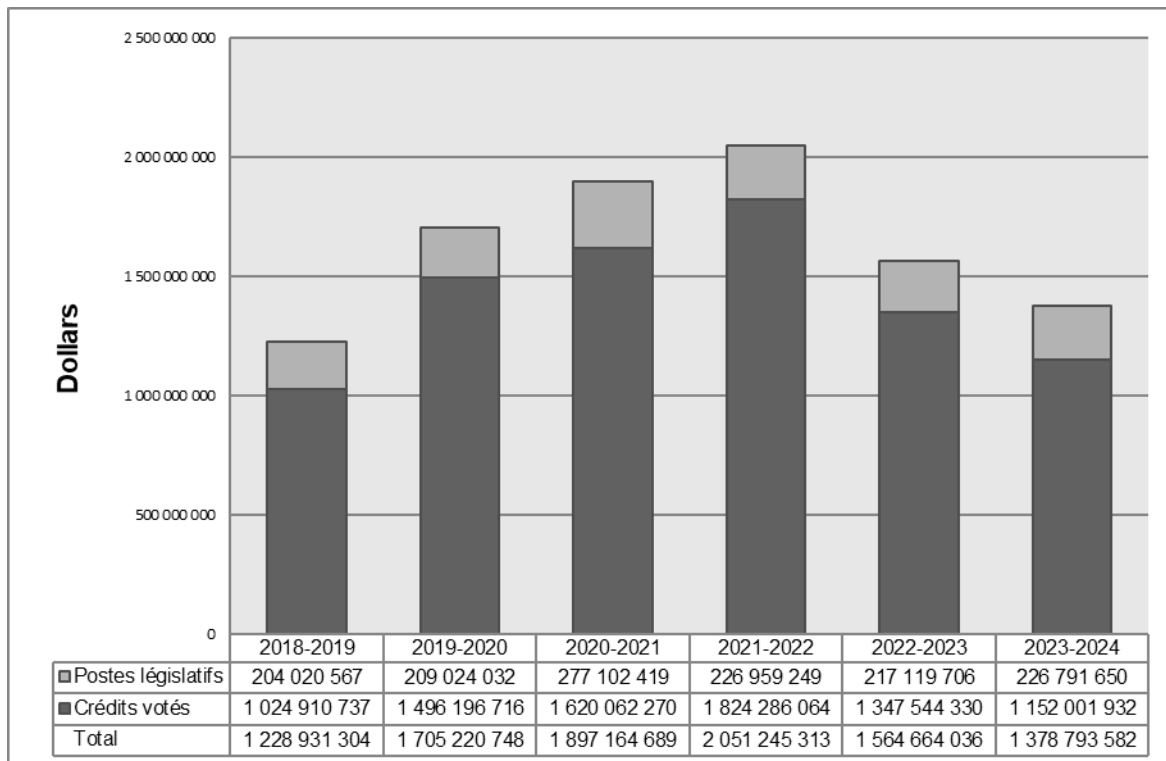
Nombre d'équivalents temps plein prévus 2020-2021	Nombre d'équivalents temps plein réels 2020-2021	Écart (Nombre d'équivalents temps plein réels moins nombre d'équivalents temps plein prévus) 2020-21
1 346	1 569	223

Analyse des tendances en matière de dépenses et de ressources

Dépenses réelles

Graphique sur les tendances en matière de dépenses du Ministère

Le graphique suivant présente les dépenses réelles (de 2018-2019 à 2020-2021) et prévues (de 2021-2022 à 2022-2023) votées et législatives au fil du temps.



Comme l'illustre le graphique sur les tendances en matière de dépenses du Ministère, les dépenses réelles de Transports Canada ont augmenté de l'exercice de 2018-2019 à l'exercice de 2020-2021. Les dépenses devraient continuer à augmenter pour atteindre un sommet au cours de l'exercice de 2021-2022. L'augmentation est principalement attribuable au financement supplémentaire d'initiatives comme le Fonds national des corridors commerciaux, le Programme de transfert des installations portuaires, l'initiative sur les véhicules zéro émission, ainsi que l'achat d'un nouveau traversier (NM Villa de Teror) afin d'assurer la continuité des services de traversier vers la collectivité éloignée des Îles-de-la-Madeleine.

La baisse des plans de dépenses après 2021-2022 s'explique essentiellement par l'élimination graduelle du financement pour des initiatives telles que :

- l'Initiative sur les véhicules zéro émission;

- le Soutien aux communautés éloignées;
- le Programme de contributions pour les services de traversier;
- le Programme de protection des côtes et des voies navigables.

Une baisse du financement est également à prévoir pour diverses initiatives, comme le Plan de protection des océans et le Fonds national des corridors commerciaux. Les dépenses en capital devraient également diminuer en raison de l'élimination progressive de l'Initiative d'infrastructure fédérale qui portait principalement sur des améliorations aux aéroports et aux ports.

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

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

Responsabilités essentielles et services internes	Budget principal des dépenses 2020-2021	Dépenses prévues 2020-2021	Dépenses prévues 2021-2022	Dépenses prévues 2022-2023	Autorisations totales pouvant être utilisées 2020-2021	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2018-2019	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2019-2020	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2020-2021
RE 1 : Réseau de transport sécuritaire et sûr	440 999 964	440 999 964	444 748 926	399 141 879	542 707 504	422 517 722	453 703 550	460 142 800
RE 2 Réseau de transport écologique et novateur	321 204 902	321 204 902	480 211 176	204 472 272	453 158 093	165 832 698	389 635 911	345 956 926
RE 3 – Réseau de transport efficace	927 054 699	927 054 699	911 569 977	759 615 683	1 406 841 261	443 958 943	644 930 752	852 124 999
Total partiel	1 689 259 565	1 689 259 565	1 836 530 079	1 363 229 834	2 402 706 858	1 032 309 363	1 488 270 213	1 658 224 725
Services internes	210 238 822	210 238 822	214 715 234	201 434 202	237 428 822	196 621 941	216 950 535	238 939 964
Total	1 899 498 387	1 899 498 387	2 051 245 313	1 564 664 036	2 640 135 680	1 228 931 304	1 705 220 748	1 897 164 689

Ressources humaines réelles

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

Responsabilités essentielles et Services internes	Nombre d'équivalents temps plein réels 2018-2019	Nombre d'équivalents temps plein réels 2019-2020	Nombre d'équivalents temps plein prévus 2020-2021	Nombre d'équivalents temps plein réels 2020-2021	Nombre d'équivalents temps plein prévus 2021-2022	Nombre d'équivalents temps plein prévus 2022-2023
Réseau de transport sécuritaire et sûr	3 371	3 479	3 603	3 514	3 451	3 291
Réseau de transport écologique et novateur	571	629	647	678	713	591
Réseau de transformation efficace	471	488	518	490	498	480
Total partiel	4 413	4 596	4 768	4 682	4 662	4 362
Services internes	1 377	1 448	1 346	1 569	1 340	1 270
Total	5 790	6 044	6 114	6 251	6 002	5 632

Comme le montre le tableau ci-dessus, les ETP ont augmenté de 2018-2019 à 2020-2021. Cette augmentation est principalement attribuable à des initiatives comme l'Initiative des corridors de commerce et de transport, la protection de la vie marine et le projet d'expansion du réseau Trans Mountain.

On s'attend à ce que les ETP prévus diminuent après 2020-2021, surtout en raison de la réduction et de l'élimination graduelle du financement pour des initiatives comme l'Initiative des corridors de commerce et de transport, le Plan de protection des océans, Transformation et le projet d'expansion du réseau Trans Mountain.

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

Dépenses par crédit voté

Pour obtenir des renseignements sur les dépenses votées et les dépenses législatives de Transports, veuillez consulter les [Comptes publics du Canada de 2020-2021](#)^{lxviii}.

Dépenses et activités du gouvernement du Canada

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

États financiers et faits saillants des états financiers

États financiers

Les [états financiers de Transports Canada \(non audités\) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2021](#)^{lxx} sont disponibles sur le site Web du Ministère.

Faits saillants des états financiers

État condensé des opérations (non audité) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2021 (en dollars)

Renseignements financiers	Résultats prévus 2020-2021	Résultats réels 2020-2021	Résultats réels 2019-2020	Écart (Résultats réels de 2020-2021 moins résultats prévus de 2020-2021)	Écart (Résultats réels de 2020-2021 moins résultats réels de 2019-2020)
Total des dépenses	2 021 679 000	1 858 085 756	1 877 798 729	(163 593 244)	(19 712 973)
Total des revenus	72 796 000	71 385 444	81 744 706	(1 410 556)	(10 359 262)
Coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement et les transferts	1 948 883 000	1 786 700 312	1 796 054 023	(162 182 688)	(9 353 711)

État condensé de la situation financière (non audité) au 31 mars 2021 (en dollars)

Renseignements financiers	2020-2021	2019-2020	Écart (2020-2021 moins 2019-2020)
Total des passifs nets	1 318 444 374	1 344 573 347	(26 128 973)
Total des actifs financiers nets	483 005 708	416 510 385	66 495 323
Dette nette du Ministère	835 438 666	928 062 962	(92 624 296)
Total des actifs non financiers	2 952 182 538	2 817 763 123	134 419 415
Situation financière nette du Ministère	2 116 743 872	1 889 700 161	227 043 711

Information ministérielle

Profil organisationnel

Ministre de tutelle : l'Honorable Omar Alghabra, ministre des Transports

Administrateur général : Michael Keenan

Portefeuille ministériel : Transports Canada

Le [portefeuille de Transports Canada](#)^{lxxi} comprend :

- Transports Canada;
- des sociétés à régie partagée (par exemple, la [Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent](#)^{lxxii});
- des sociétés d'État (par exemple l'[Administration de pilotage des Grands Lacs](#)^{lxxiii})

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

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

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

Année d'incorporation ou de création : 1936

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

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

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

Contexte opérationnel

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

Cadre de présentation des rapports

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

Responsabilité essentielle 1 : Réseau de transport sûr et sécuritaire

Résultat 1 : Un réseau de transport sécuritaire

Indicateurs de résultat : (secteurs aérien, maritime et ferroviaire) Les taux d'accidents sur une période de dix ans et les taux de mortalité sur une période de dix ans.

Indicateurs de résultat : Le taux de collisions routières à déclaration obligatoire au Canada, le taux de blessures graves dans les collisions routières devant être signalées au Canada et le taux de mortalité dans des collisions routières devant être signalées au Canada.

Indicateur de résultat : Le nombre d'accidents associés à des marchandises dangereuses à signaler par année.

Résultat 2 : Un réseau de transport sûr

Indicateurs de résultat : Taux de refus de nouvelles demandes d'habilitation de sécurité en matière de transports; taux de suspension ou d'annulation des habilitations de sécurité en matière de transport.

Indicateur de résultat : (secteurs aérien et maritime) Taux de conformité des exploitants aux règlements de Transports Canada en matière de sûreté.

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

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

Indicateurs de résultat : (secteurs aérien et maritime) Pourcentage des règlements de Transports Canada en matière de sécurité et de sûreté qui sont harmonisés avec les normes internationales en transport.

Indicateurs de résultat : (secteurs aérien, maritime et du transport des marchandises dangereuses) Pourcentage des demandes de clients pour obtenir des autorisations de sécurité qui répondent aux normes de service de Transports Canada.

Indicateur de résultat : Pourcentage des règlements de Transports Canada en matière de sûreté aérienne qui sont harmonisés avec les normes internationales en transport.

Indicateur de résultat : (secteurs aérien et maritime) Pourcentage des demandes de clients pour obtenir des autorisations de sûreté qui répondent aux normes de service de Transports Canada.

Répertoire des programmes sous la responsabilité essentielle 1 :

- Cadre réglementaire de la sécurité aérienne
- Surveillance de la sécurité aérienne
- Certification de la sécurité aérienne
- Services des aéronefs
- Cadre réglementaire de la sécurité maritime
- Surveillance de la sécurité maritime
- Certification de la sécurité maritime
- Programme de protection de la navigation
- 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
- Services de la sécurité et la sûreté multimodales
- Certification de filtrage de sécurité
- Gestion des urgences

Responsabilité essentielle 2 : Un réseau de transport écologique et novateur

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

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

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

Indicateur de résultat : Le taux de déversements dans les milieux océanique et marin du Canada par millier de navires actifs.

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

Indicateur de résultat : Nombre de nouveaux produits aéronautiques certifiés.

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

Répertoire des programmes sous la responsabilité essentielle 2 :

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

Responsabilité essentielle 3 : Un réseau de transport efficace

Résultat 7 : Les corridors de transport permettent d'acheminer efficacement les produits vers les marchés

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

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

Indicateur de résultat : Le temps de déplacement d'un point à l'autre de marchandises conteneurisées provenant de ports en Asie.

Indicateur de résultat : Le temps de déplacement d'un point à l'autre d'un ensemble sélectionné de marchandise, comme les grains, du Canada vers l'Asie.

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

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

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

Indicateur de résultat : Ratio du financement fédéral accordé par passager-mille destiné aux passagers des trains interurbains.

Indicateur de résultat : Pourcentage du nombre total de collectivités au-dessus d'une certaine taille qui offrent des services réguliers de transport de surface interurbains.

Indicateur de résultat : Pourcentage des Canadiens qui vivent dans un rayon de 40 km d'un point de service de transport en commun.

Résultat 9 : Transports Canada gère efficacement ses actifs

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

Répertoire des programmes sous la Responsabilité essentielle 3 :

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

Renseignements complémentaires sur le Répertoire des programmes

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

Tableaux de renseignements supplémentaires

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

- Renseignements sur les programmes de paiements de transfert
- Analyse comparative entre les sexes plus
- Initiatives horizontales
- Réponse aux comités parlementaires et aux vérifications externes

[Transports Canada rapport sur la stratégie ministérielle de développement durable 2020-2021](#)^{lxxxiii}

Dépenses fiscales fédérales

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

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

Coordonnées de l'organisation

Adresse postale

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

Téléphone : 613-990-2309

Télécopieur : 613-954-4731

Courriel : Questions@tc.gc.ca

Site Web : [Site Web de Transports Canada](#)

Annexe : définitions

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 organismes ou à des particuliers et paiements à des sociétés d'État.

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.

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

résultat ministériel (*departmental result*)

Une conséquence ou un 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.

Indicateur de résultat ministériel (*departmental result indicator*)

Une mesure quantitative du progrès réalisé par rapport à un résultat ministériel.

cadre ministériel des résultats (*departmental results framework*)

Un cadre qui relie les responsabilités essentielles du ministère à ses résultats ministériels et à ses indicateurs de résultats ministériels.

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

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

expérimentation (*experimentation*)

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

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.

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

Processus analytique utilisé pour évaluer l'effet des politiques, des programmes et des services sur divers groupes de femmes, d'hommes et de personnes allosexuelles en fonction de multiples facteurs, notamment la race, l'ethnie, la religion, l'âge et l'incapacité physique ou mentale.

priorités pangouvernementales (*government-wide priorities*)

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

initiative horizontale (*horizontal initiative*)

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

dépenses non budgétaires (*non-budgetary expenditures*)

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

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 mesurés dans laquelle les leçons apprises ont été cernées.

indicateur de rendement (*performance indicator*)

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

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

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

plan (*plan*)

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

dépenses prévues (*planned spending*)

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

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

programme (*program*)

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

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.

résultat (*result*)

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

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.

cible (*target*)

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

dépenses votées (*voted expenditures*)

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

Notes en fin d'ouvrage

- ⁱ Site Web de Transports Canada, <https://tc.canada.ca/fr>
- ⁱⁱ Fonds national des corridors commerciaux, <https://tc.canada.ca/fr/programmes/programmes-financement/fonds-national-corridors-commerciaux>
- ⁱⁱⁱ Banque de l'infrastructure du Canada, <https://cib-bic.ca/fr/>
- ^{iv} Règlement sur les renseignements relatifs au transport, <https://laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-96-334/>
- ^v train à grande fréquence, <https://corpo.viarail.ca/fr/projets-infrastructure/train-grande-frequence>
- ^{vi} Règlement sur les renseignements relatifs au transport, <https://www.gazetteducanada.gc.ca/rp-pr/p1/2018/2018-12-22/html/reg9-fra.html>
- ^{vii} Règlement sur la protection des passagers aériens, <https://laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2019-150/index.html>
- ^{viii} Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées, <https://laws-justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2019-244/index.html>
- ^{ix} Règlement sur l'établissement des plans et des rapports en matière de transports accessibles, <https://canadagazette.gc.ca/rp-pr/p1/2021/2021-02-13/html/reg1-fra.html>
- ^x Loi sur les transports au Canada, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-10.4/index.html>
- ^{xi} Loi canadienne sur l'accessibilité, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/a-0.6/>
- ^{xii} Plan de protection des océans, <https://tc.canada.ca/fr/initiatives/plan-protection-océans>
- ^{xiii} Rapport aux Canadiens, <https://tc.canada.ca/fr/campagnes/protégeons-nos-cotes-plan-protection-océans>
- ^{xiv} bateaux abandonnés, <https://tc.canada.ca/fr/programmes/programmes-financement/programmes-bateaux-abandonnes/programme-bateaux-abandonnes>
- ^{xv} Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/w-12.3/>
- ^{xvi} Programme national de surveillance aérienne, <https://tc.canada.ca/fr/programmes/programme-national-surveillance-aerienne>
- ^{xvii} Cadre stratégique pour l'Arctique et le Nord du Canada, <https://www.rcaanc-cimac.gc.ca/fra/1560523306861/1560523330587>
- ^{xviii} Sécurité et sûreté - Plan national de surveillance intégré 2019- 2020, <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/tc-ouvert/securite-surete-plan-national-surveillance-integre-2019-2020>
- ^{xix} Sommaire des mesures d'application de la loi 2020, <https://tc.canada.ca/fr/marchandises-dangereuses/sommaires-mesures-application-loi/sommaires-2020>
- ^{xx} Règles relatives aux périodes de service et e 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>
- ^{xxi} Règlement relatif aux trains et aux itinéraires clés, <https://tc.canada.ca/sites/default/files/2021-02/tc-o-0-256-rules-respecting-ke-%20trains-and-key-routes-february-22-2021-f.pdf>
- ^{xxii} Règlement concernant la sécurité de la voie, <https://tc.canada.ca/fr/transport-ferroviaire/regles/2021-2022/2021-2022/reglement-concernant-securite-voie>
- ^{xxiii} Règlement sur les enregistreurs audio et vidéo de locomotive, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2020-178/index.html>
- ^{xxiv} Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire de voyageurs, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2020-222/page-1.html>
- ^{xxv} Règlement sur le transport des marchandises dangereuses, <https://www.laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2001-286/index.html>
- ^{xxvi} Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques, <https://www.canada.ca/fr/services/environnement/meteo/changementsclimatiques/cadre-pancanadien.html>
- ^{xxvii} Incitatifs pour le programme des véhicules zéro émission, <https://tc.canada.ca/fr/transport-routier/technologies-novatrices/vehicules-zero-emission>
- ^{xxviii} Règlement sur l'eau de ballast, <https://canadagazette.gc.ca/rp-pr/p2/2021/2021-06-23/html/sor-dors120-fra.html>
- ^{xxix} Organisation maritime internationale, <https://www.cer-rec.gc.ca/fr/demandes-audiences/voir-demandes-projets/agrandissement-reseau-trans-mountain/synthese-recommandations-conditions-rapport-reexamen-projet-dagrandissement-reseau-trans-mountain.html>
- ^{xxx} projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain, <https://www.canada.ca/fr/campagne/trans-mountain.html>

- xxxⁱ Synthèse des recommandations et des conditions – Rapport de réexamen du projet d’agrandissement du réseau de Trans Mountain, <https://www.cer-rec.gc.ca/fr/demandes-audiences/voir-demandes-projets/agrandissement-reseau-trans-mountain/synthese-recommandations-conditions-rapport-reexamen-projet-dagrandissement-reseau-trans-mountain.html>
- xxxⁱⁱ Feuille de route de l’Examen de la réglementation du secteur des transports, <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/lois-reglements/feuille-route-examen-reglementation-secteur-transports>
- xxxⁱⁱⁱ Règlement de l’aviation canadien, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-96-433/page-1.html>
- xxx^{iv} Les appareils électroniques portatifs, <https://canadagazette.gc.ca/rp-pr/p2/2019/2019-08-21/html/sor-dors296-fra.html>
- xxx^v les manuels, <https://canadagazette.gc.ca/rp-pr/p2/2019/2019-08-21/html/sor-dors295-fra.html>
- xxx^{vi} la codification des exemptions, <https://gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2020/2020-12-09/html/sor-dors253-fra.html>
- xxx^{vii} d’autres modifications, <https://gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2020/2020-07-08/html/sor-dors151-fra.html>
- xxx^{viii} Loi sur les frais de service, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/s-8.4/>
- xxx^{ix} Règlement sur les droits de sécurité maritime, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2021-59/index.html>
- x^l Véhicules connectés et automatisés, <https://tc.canada.ca/fr/transport-routier/technologies-novatrices/vehicules-connectes-automatisees>
- x^{li} Lignes directrices sur la cybersécurité des véhicules au Canada, https://tc.canada.ca/fr/transport-routier/technologies-novatrices/vehicules-connectes-automatisees/cybersecurite-vehicules#Lignes_directrices_sur_la_cybers%C3%A9curit%C3%A9_des%20v%C3%A9hicules
- x^{lii} Cadre de sécurité du Canada pour les véhicules connectés et automatisés, https://tc.canada.ca/sites/default/files/migrated/tc_safety_framework_for_acv_fr_s.pdf
- x^{liii} Évaluation de la sécurité des systèmes de conduite automatisés au Canada, https://tc.canada.ca/sites/default/files/migrated/tc_safety_assessment_for_ads_fre_s.pdf
- x^{liv} Projets financés par le Programme amélioré de paiements de transfert de la sécurité routière en 2019 à 2020, <https://tc.canada.ca/fr/programmes-programmes-financement/programme-ameliore-paiements-transfert-securite-routiere/projets-finances-programme-ameliore-paiements-transfert-securite-routiere-2019-2020>
- x^{lv} Rapport technique, <https://tcdocs.ingeniumcanada.org/sites/default/files/2020-09/Cooperative%20Truck%20Platooning%20-%28CTP%29-Considerations%20for%20On-Road%20Trials%20and%20Pilot%20Testing%20in%20Canada%20-%20Technical%20Report.pdf>
- x^{lvi} Mesures, mises à jour et lignes directrices liées à la COVID-19 émises par Transports Canada, <https://tc.canada.ca/fr/initiatives/mesures-mises-jour-lignes-directrices-liees-covid-19-emises-transports-canada>
- x^{lvii} Mise en place de nouvelles mesures relatives aux masques non médicaux et aux couvre-visages dans le réseau de transport du Canada, <https://www.canada.ca/fr/transports-canada/nouvelles/2020/04/mise-en-place-de-nouvelles-mesures-relatives-aux-masques-non-medicaux-et-aux-couvre-visages-dans-le-reseau-de-transport-du-canada.html>
- x^{lviii} Le gouvernement du Canada adopte des restrictions supplémentaires s’appliquant aux voyages internationaux, <https://www.canada.ca/fr/transports-canada/nouvelles/2021/01/le-gouvernement-du-canada-adopte-des-restrictions-supplementaires-sappliquant-aux-voyages-internationaux.html>
- x^{lix} Nouvelles exigences en matière de dépistage de la COVID-19 avant le départ entrant en vigueur pour tous les voyageurs aériens qui arrivent au Canada, <https://www.canada.ca/fr/transports-canada/nouvelles/2021/01/nouvelles-exigences-en-matiere-de-depistage-de-la-covid-19-avant-le-depart-entrant-en-vigueur-pour-tous-les-voyageurs-aeriens-qui-arrivent-au-canada.html>
- ¹ Le ministre Garneau annonce de nouvelles mesures en vigueur jusqu’au 31 octobre 2020 pour les navires de croisière et les navires à passagers circulant dans les eaux canadienne, <https://www.canada.ca/fr/transports-canada/nouvelles/2020/05/le-ministre-garneau-annonce-de-nouvelles-mesures-en-vigueur-jusquau-31octobre2020-pour-les-navires-de-croisiere-et-les-navires-a-passagers-circulan.html>
- ^{li} Le gouvernement du Canada annonce de nouvelles mesures visant les embarcations de plaisance près des collectivités nordiques, <https://www.canada.ca/fr/transports-canada/nouvelles/2020/05/le-gouvernement-du-canada-annonce-de-nouvelles-mesures-visant-les-embarcations-de-plaisance-pres-des-collectivites-nordiques.html>
- ^{lii} Cadre de sécurité du Canada pour les véhicules automatisés et connectés, https://tc.canada.ca/sites/default/files/migrated/tc_safety_framework_for_acv_fr_s.pdf

- liii Processus de demande de dispense des Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada, <https://tc.canada.ca/fr/transport-routier/normes-securite-vehicules-pneus-sieges-auto-enfants/normes-securite-vehicules/processus-demande-dispense-normes-securite-vehicules-automobiles-canada>
- liv Lignes directrices sur la cybersécurité des véhicules au Canada, https://publications.gc.ca/collections/collection_2020/tc/T46-61-2020-fra.pdf
- lv Normes de sécurité (normes CSA ou ONGC ou Transports Canada), <https://tc.canada.ca/fr/marchandises-dangereuses/normes-securite-normes-csa-ongc-transports-canada>
- lvi Certificats temporaires, <https://tc.canada.ca/fr/marchandises-dangereuses/certificats-temporaires>
- lvii Parlons navigation arrêté sur les ouvrages mineurs Phase 2, <https://tc.canada.ca/sites/default/files/2020-08/document-de-travail-sure-arrete-visant-ouvrages-acc.pdf>
- lviii Recouvrement des frais Programme de protection de la navigation, <https://parlonstransport.ca/>
- lix InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- lx Programme de formation dans le domaine maritime, <https://tc.canada.ca/fr/programmes/programme-formation-dans-domaine-maritime>
- lxi Projet pilote de l'Initiative de sensibilisation accrue aux activités maritimes, <https://tc.canada.ca/fr/transport-maritime/navigation-conditions-maritimes/projet-pilote-initiative-sensibilisation-accrue-activites-maritimes>
- lxii Programme de partenariat et de mobilisation des collectivités autochtones et locales, <https://tc.canada.ca/fr/programmes/programme-partenariat-mobilisation-collectivites-autochtones-locales>
- lxiii Accord-cadre de réconciliation au Canada, <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/galerie-videos/accord-cadre-reconciliation-canada>
- lxiv InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- lxv Disruptive Technologies and the Changing Nature of Work in the Transportation Sector (en anglais seulement), <https://www.apec.org/Publications/2021/03/Disruptive-Technologies-and-the-Changing-Nature-of-Work-in-the-Transportation-Sector>
- lxvi InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- lxvii Politique sur les communications et l'image de marque, <https://www.tbs-sct.gc.ca/pol/doc-fra.aspx?id=30683>
- lxviii Comptes publics du Canada, <https://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/recgen/cpc-pac/index-fra.html>
- lxix InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- lxx États financiers de Transports Canada, <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/transparence/gestion-rapports-ministeriels/rapports-financiers-transports-canada>
- lxxi portefeuille de Transports Canada, <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/portefeuille-transports-canada>
- lxxii Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint Laurent, <https://grandslacs-voiemaritime.com/fr/>
- lxxiii Administration de pilotage des Grands Lacs, <https://www.glp-aapl.com/fr/>
- lxxiv Loi sur le ministère des Transports, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/t-18/>
- lxxv lois liées au transport, <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/lois-reglements/liste-lois>
- lxxvi lois codifiées du Canada, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/>
- lxxvii Notre raison d'être, notre mandat et notre rôle : Qui sommes nous et que faisons nous?, <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/sujet-transports-canada-information-ministerielle#toc4>
- lxxviii lettre de mandat du ministre, <https://pm.gc.ca/fr/lettres-de-mandat/2019/12/13/archivee-lettre-de-mandat-du-ministre-des-transports>
- lxxix site Web de Transports Canada, <https://tc.canada.ca/fr>
- lxxx InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html>
- lxxxi Plans ministériels, <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/transparence/gestion-rapports-ministeriels/plans-ministeriels-pm>
- lxxxii Transports Canada rapport sur la stratégie ministérielle de développement durable 2020-2021, <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/transparence/transports-canada-rapport-strategie-ministerielle-developpement-durable-2020-2021>
- lxxxiii Rapport sur les dépenses fiscales fédérales, <https://www.canada.ca/fr/ministere-finances/services/publications/depenses-fiscales.html>