



TRANSPORTS CANADA

Plan ministériel

2022-2023

Transport Canada

2022-2023

Plan ministériel

L'honorable Omar Alhabra, député
Ministre des Transports

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

N° de catalogue T1-27F-PDF

Numéro ISSN 2371-8439

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

Ce document est accessible dans des supports de substitution, sur demande.

Table des matières

De la part du ministre	1
Aperçu des plans	3
Responsabilités essentielles : ressources et résultats prévus.....	14
Responsabilité essentielle 1 : Un réseau de transport sûr et sécuritaire	14
Responsabilité essentielle 2 : Réseau de transport écologique et novateur	31
Responsabilité essentielle 3 : Un réseau de transport efficace	38
Services internes : résultats prévus.....	45
Dépenses et ressources humaines prévues	47
Dépenses prévues	47
Ressources humaines prévues	47
Budget des dépenses par crédit voté	47
État des résultats condensé prospectif.....	47
Renseignements ministériels	52
Profil organisationnel.....	52
Raison d'être, mandat et rôle : composition et responsabilités	52
Contexte opérationnel	52
Cadre de présentation des rapports	53
Renseignements complémentaires sur le Répertoire des programmes	55
Tableaux de renseignements supplémentaires	55
Dépenses fiscales fédérales	55
Coordonnées de l'organisation.....	55
Annexe : définitions	55
Notes en fin d'ouvrage	60

De la part du ministre

J'ai le plaisir de présenter le Plan ministériel de Transports Canada, qui décrit les mesures qui seront prises par le Ministère pour veiller à ce que le réseau de transport de notre pays soit sécuritaire, sûr, respectueux de l'environnement, novateur et propice au déplacement efficace des personnes et des marchandises.

Au cours des deux dernières années, nous avons appris que l'avenir est imprévisible à bien des égards. La pandémie a eu des répercussions incommensurables sur les Canadiens, y compris en restreignant et en modifiant leurs projets de voyage. Elle a également eu une incidence sur la chaîne d'approvisionnement mondiale, ce qui, combiné aux événements météorologiques extrêmes au Canada, a contribué à accroître la complexité des déplacements de marchandises.



Nous avons fixé et appliqué des exigences de vaccination pour le secteur des voyages sous réglementation fédérale au Canada, ce qui a permis de rehausser la sécurité des voyageurs et des travailleurs. Même si les récents variants de la COVID-19 ont entraîné de nouveaux défis et ralenti la reprise des services de voyage courants, je crois que nous pouvons envisager l'avenir avec un certain optimisme.

La priorité absolue de Transports Canada demeure de garantir la sécurité et la sûreté du public voyageur et du réseau de transport. À l'aube d'un nouvel exercice financier, la croissance économique, l'uniformité des services, la durabilité, la modernisation et la fiabilité guideront notre processus décisionnel fondé sur des données probantes et notre orientation stratégique.

Nous continuerons de faire progresser les engagements que nous avons pris à l'égard des collectivités autochtones de partout au Canada en renforçant la mobilisation sur une vaste gamme d'initiatives et de programmes. Dans ma lettre de mandat, je m'engage à travailler à la mise en œuvre de la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones, qui est un cadre universel de normes pour la survie, la dignité et le bien-être des peuples autochtones du monde.

Dans le cadre d'un partenariat constructif avec les peuples autochtones, Transports Canada fera progresser davantage le Plan de protection des océans (PPO). Le PPO a été élaboré il y a cinq ans déjà, et nous continuerons de mettre en œuvre cette initiative en rehaussant la sécurité du réseau de transport maritime, en préservant les écosystèmes marins et en améliorant notre intervention en cas d'incidents de pollution marine.

Tout au long de la pandémie, les Canadiens n'ont jamais perdu leur détermination à aller de l'avant. Nous y parvenons en tirant parti des leçons apprises et en perfectionnant les outils nécessaires à un avenir prospère. Le Canada s'efforcera de trouver des solutions pour assurer le

bon fonctionnement de la chaîne d'approvisionnement, et nous continuerons de mettre en œuvre les étapes nécessaires à une reprise post-pandémie robuste.

Transports Canada continuera de soutenir une économie résiliente et d'améliorer les corridors commerciaux du pays. Le budget 2021 a recapitalisé le Fonds national pour les corridors commerciaux avec un montant supplémentaire de 1,9 milliard de dollars pour soutenir les projets d'infrastructure commerciale au cours des quatre prochaines années, pour une allocation totale de 4,2 milliards de dollars sur onze ans. Ces investissements amélioreront le déplacement des marchandises en provenance et à destination du Canada.

Le secteur des transports constitue une importante source d'émissions de gaz à effet de serre. Nous favoriserons des solutions plus propres pour le transport au moyen de politiques et de programmes ciblés axés sur la durabilité environnementale. Nous continuerons de faciliter la transition du Canada vers les véhicules zéro émission en réinvestissant dans le programme d'incitatifs pour l'achat de véhicules à zéro émission (iVZE), ce qui nous permettra de soutenir l'engagement du Canada envers l'atteinte de la carboneutralité.

La modernisation du réseau ferroviaire du Canada est également essentielle pour atteindre nos objectifs en matière d'environnement et d'efficacité. Nous poursuivrons la conception d'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. Nous adopterons de nouvelles technologies dans tous les modes de transport afin de répondre aux besoins des Canadiens et de l'industrie du transport pour les années à venir.

Dans l'ensemble du Ministère, les employés ont élaboré des stratégies pour travailler de façon efficiente, efficace et sécuritaire pendant une autre année de pandémie. Nous avons adopté de nouvelles méthodes de travail tout en soutenant de façon harmonieuse les mesures prises pour relever les défis que pose la COVID-19 et assurer une reprise sécuritaire du réseau de transport.

Je suis honoré d'avoir repris mes fonctions de ministre des Transports du Canada et de travailler aux côtés de personnes dévouées grâce auxquelles Transports Canada est un pilier essentiel de notre réseau de transport national.

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

Ministre des Transports

Aperçu des plans

Transports Canada (TC) est responsable des politiques et des programmes de transport pour le gouvernement du Canada afin que les Canadiens aient accès à un réseau de transport sûr et sécuritaire, écologique, novateur et efficace. Le Ministère élabore des cadres législatifs et réglementaires, et surveille les transports grâce à des lois et à des règlements, et par des activités de surveillance et d'application de la loi. Le Ministère n'est pas directement responsable de tous les aspects de transport, mais il joue un rôle de premier plan pour s'assurer que toutes les parties du réseau de transport canadien fonctionnent efficacement ensemble.

Pour ce faire, TC se concentrera sur les six priorités suivantes afin d'obtenir des résultats pour les Canadiens.

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

Le Ministère investira dans les corridors commerciaux canadiens afin de renforcer les chaînes d'approvisionnement canadiennes dans les marchés mondiaux en : poursuivant le travail en cours avec la Banque de l'infrastructure du Canada, en donnant suite aux décisions de financement au titre du [Fonds national des corridors commerciaux](#)ⁱⁱ (FNCC) et en peaufinant le système d'information sur le commerce et le transport (y compris le Carrefour de données et d'information sur les transports et les partenariats des projets de visibilité de la chaîne d'approvisionnement) afin d'améliorer la disponibilité des données et de l'information sur le transport pour favoriser le dialogue et la prise de décisions. En 2022-2023, TC s'engagera à financer des projets d'infrastructure méritoires soumis dans le cadre de l'appel de propositions : accroître la fluidité des chaînes d'approvisionnement du Canada et faire baisser la pression sur les chaînes d'approvisionnement aux ports canadiens.

Le Fonds national des corridors commerciaux est un programme d'infrastructure d'une durée de 11 ans (2017 à 2028), qui vise à faciliter le commerce et à investir dans des projets qui tirent parti des investissements des partenaires dans des projets de transport stratégiques. Les projets renforcent l'efficacité, la résilience et l'intégration des réseaux routiers, ferroviaires, aériens et maritimes, qui sont les composantes de base des chaînes d'approvisionnement fiables.

À ce jour, plus de 100 projets ont été annoncés; ils représentent une contribution totale de 2,1 milliards de dollars pour des investissements totaux de 4,4 milliards de dollars. Plus de 75 projets sont en cours et seront terminés d'ici 2028.

Il y a actuellement deux appels à propositions actifs du FNCC. Le premier a été lancé le 9 décembre 2021, pour des projets qui augmenteront la fluidité des chaînes d'approvisionnement canadiennes, tout en veillant à ce qu'elles soient résilientes et à ce qu'elles s'adaptent aux répercussions des changements climatiques. Ces investissements, qui seront annoncés en 2022-2023, favoriseront l'accès des producteurs et des expéditeurs canadiens aux chaînes d'approvisionnement nationales et mondiales, ainsi qu'aux marchés nationaux et internationaux. Le second a été lancé le 31 janvier 2022 et vise les projets destinés à faire baisser la pression sur les chaînes d'approvisionnement aux ports canadiens. Les annonces de projets dans le cadre de cet appel sont attendues au début de 2022-2023.

TC continue d'appuyer les efforts visant à réduire les répercussions de la pandémie de COVID-19 sur le secteur maritime, favoriser la résilience et la reprise des activités. La pandémie a mis en évidence la nécessité pour le Ministère d'améliorer les cadres de résilience afin d'atténuer les perturbations causées par des menaces et des incidents non traditionnels touchant l'infrastructure essentielle et le réseau de transport maritime du Canada, qui pourraient avoir des répercussions dévastatrices sur la chaîne d'approvisionnement canadienne. Nous poursuivrons la mise en œuvre des mesures nécessaires dans le secteur maritime afin de compenser les risques de perturbation de la chaîne d'approvisionnement et de faciliter la restauration rapide du réseau de transport maritime à la suite d'un incident d'importance nationale. Cet objectif sera atteint grâce à la mobilisation des intervenants du secteur maritime et de Sécurité publique Canada. Le cadre appuiera la [Stratégie nationale sur les infrastructures essentielles](#)ⁱⁱⁱ et misera sur l'établissement de partenariats, l'adoption d'une approche de gestion tous risques ainsi que l'échange et la protection des renseignements.

TC poursuivra l'examen de la modernisation des ports pour apporter certains changements, notamment mettre à jour des lois, des règlements et des directives pour appuyer les ports et leur exploitation efficace. La mise à niveau des structures de gouvernance portuaire aidera les grands ports canadiens à se placer au rang des ports les plus efficaces au monde.

Cette année, TC travaillera à la conclusion d'une entente négociée à long terme avec la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent afin de moderniser les dispositions

de l'entente. Le Ministère vise à finaliser l'entente avant qu'elle arrive à échéance, le 31 mars 2023.

Le Ministère apporte actuellement des modifications réglementaires pour améliorer la transparence du système canadien de transport ferroviaire des marchandises au titre de la *Loi sur la modernisation des transports*. Le travail a commencé par des modifications provisoires au *Règlement sur les renseignements relatifs au transport* afin de recueillir de meilleurs renseignements sur le rendement et le service public hebdomadaire de transport des marchandises par voie ferroviaire. Un meilleur accès à des données détaillées procurera les avantages suivants :

- Fournir une visibilité de bout en bout du rendement et du service de transport ferroviaire de façon détaillée;
- Permettre aux expéditeurs de comparer leur propre service en fonction d'une représentation détaillée du rendement du réseau;
- Fournir des données exactes pour éclairer les discussions entre les partenaires de la chaîne d'approvisionnement afin de cerner les défis et les solutions liés à l'exploitation des chaînes d'approvisionnement ferroviaires.

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

Conformément à l'engagement du ministre à soutenir la reprise du secteur aérien, le Ministère poursuivra sa collaboration avec d'autres ministères et organismes gouvernementaux et l'industrie pour garantir la robustesse du réseau de transport aérien canadien face aux facteurs externes (p. ex., l'évolution constante du virus de la COVID-19 et de ses variants) qui menacent la sûreté, sécurité et la connectivité des services. La priorité continue de TC de surveiller la santé du secteur de l'air. TC prévoit également répondre aux demandes et aux questions liées aux services aériens internationaux, notamment de favoriser un changement d'orientation du marché des transporteurs aériens canadiens en raison de la COVID-19, de répondre aux demandes d'accords sur le transport aérien (ATA) nouveaux ou élargis, de répondre aux demandes de désignation de transporteurs aériens canadiens pour desservir un marché étranger ou d'attribuer des ressources (lorsque les ressources prévues dans un ATA sont limitées) et d'administrer les ATA en vigueur. Ces engagements contribueront à maintenir les services aériens internationaux actuels de transport de passagers et de fret et à faciliter la création de nouveaux engagements. En outre, le Ministère prévoit achever la mise en œuvre des dispositions législatives selon lesquelles l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) pourra fonctionner comme une entité indépendante à but non lucratif tout en offrant un meilleur service, des coûts plus bas et des nouveaux droits pour les

Le train à grande fréquence dans le corridor Toronto-Québec constitue un projet de transport majeur, qui pourrait transformer le service ferroviaire voyageur en offrant un service de transport plus rapide, plus fiable, plus fréquent et plus propre. Cette voie réservée aux voyageurs pourrait permettre une vitesse allant jusqu'à 200 kilomètres à l'heure, ce qui pourrait réduire les temps de déplacement jusqu'à 90 minutes sur certains itinéraires, comme celui d'Ottawa à Toronto. Elle permettrait également de presque tripler le nombre de trajets ferroviaires annuels effectués dans le corridor, lequel passerait de 4,8 millions en 2019 à 17 millions d'ici 2059.

Transports Canada continuera de travailler en étroite collaboration avec VIA Rail et la Banque de l'infrastructure du Canada pour faire avancer le processus d'approvisionnement visant à sélectionner un partenaire du secteur privé pour le projet de train à haute fréquence; Transports Canada examinera également les possibilités d'étendre le projet au sud-ouest de l'Ontario.

En 2022-2023, le gouvernement va continuer de faire avancer le processus d'approvisionnement, conclure la demande de déclaration d'intérêt du secteur privé au printemps, et viser à publier une demande de qualifications à l'automne. Le travail de diligence raisonnable concernant le projet se poursuivra, ce qui permettra d'orienter la décision du gouvernement à l'égard du projet. Cela comprend les précautions voulues concernant le parcours et les options d'harmonisation, ainsi que les coûts d'immobilisations et d'exploitation, les revenus et l'achalandage, ainsi que l'intégration du parcours à Montréal et à Toronto.

consommateurs du secteur du transport aérien. TC collaborera également avec l'Office des transports du Canada (OTC) pour surveiller l'efficacité de la réglementation actuelle sur les droits des passagers. TC compte également poursuivre son programme de surveillance des répercussions de la fusion-acquisition, en juillet 2019, de Canadian North Inc. par Bradley Air Services, qui fait maintenant affaire sous le nom de Canadian North. Cette revue contribuera à informer toute autre mesure qui pourrait s'avérer nécessaire pour que le transport aérien dans le Nord canadien soit équitable et abordable, que la capacité de transport aérien soit maintenue et améliorée, au besoin, et que les personnes voyageant dans le Nord reçoivent un service de haut niveau.

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

L'engagement de TC à l'égard de faire **progresser la réconciliation** est à la base de nos activités. En 2022-2023, nous ferons progresser notre rôle dans la réconciliation avec les Autochtones. Nous continuerons de renforcer nos relations et d'établir de nouveaux partenariats avec les peuples autochtones, en améliorant notre harmonisation avec la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones, et de veiller à ce que les droits des Autochtones soient soigneusement pris en compte dans l'examen et la mise à jour des mesures législatives ou administratives liées au transport qui peuvent avoir une incidence sur ces droits.

Les responsables du [Fonds national des corridors commerciaux](#)^{iv} continueront d'appuyer les projets d'infrastructure de commerce et de transport dans les collectivités du Nord en surveillant les projets en place dans les provinces et les territoires et en mettant en œuvre des accords de contribution pour des projets récemment sélectionnés dans le cadre de l'appel de propositions de l'Arctique et du Nord. TC continuera de collaborer avec ses partenaires à la mise en œuvre du Cadre stratégique pour l'Arctique et le Nord du Canada, élaboré conjointement avec les partenaires fédéraux, provinciaux, territoriaux et autochtones, afin de remédier aux inégalités de longue date dont souffrent les habitants du Nord dans les domaines du transport, de l'énergie, des communications, de l'emploi, de l'infrastructure communautaire, de la santé et de l'éducation. En conformité avec le Cadre stratégique pour l'Arctique et le Nord du Canada, Transports Canada a récemment élaboré un Cadre stratégique pour les transports dans l'Arctique grâce à un engagement soutenu avec les gouvernements territoriaux, les groupes autochtones et les intervenants de l'industrie du Nord. Le Cadre stratégique pour les transports dans l'Arctique aidera à orienter la façon dont Transports Canada élabore des politiques, des programmes et des règlements afin de mieux tenir compte des réalités nordiques et de les intégrer, grâce à des outils comme la lentille arctique et nordique, en poursuivant l'engagement à long terme avec les

partenaires nordiques et en aidant à établir les priorités du Fonds national pour les corridors commerciaux, qui vise à améliorer les possibilités socio-économiques par le financement de projets liés au transport dans le Nord canadien.

Pour atteindre son objectif de réduire les répercussions du trafic maritime sur les baleines en voie de disparition, le Ministère continuera de mettre au point les mesures de gestion des navires, qui permettront de réduire les perturbations physiques et acoustiques, ainsi que le risque de collision. Les mesures comprennent notamment les suivantes : établir des limites de vitesse volontaires et obligatoires, des zones d'exclusion et des distances d'approche pour les navires; surveiller les zones de transport maritime et avertir les navigateurs de la présence de baleines; évaluer les mesures en consultant l'industrie, les intervenants et les groupes autochtones; appuyer la recherche sur le bruit sous-marin des navires et encourager l'adoption de nouvelles technologies.

Nous poursuivons nos efforts pour élaborer de nouvelles normes en partenariat avec les groupes autochtones dans de nombreux domaines, notamment l'élaboration et la mise en œuvre d'initiatives liées à la sécurité maritime, des accords de partage des bénéfices des activités génératrices d'économie menées sur le territoire traditionnel autochtone et le développement conjoint du savoir des Autochtones et de cadres de cogestion dans la mise en œuvre de la *Loi sur les eaux navigables canadiennes*.

TC continuera d'appuyer la préservation et la restauration du milieu marin en poursuivant la mise en œuvre de la stratégie nationale sur les bâtiments abandonnés et les épaves, y compris la *Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux*; en continuant de soutenir les efforts pour réduire les répercussions de la navigation maritime sur l'environnement et les écosystèmes; et en fournissant des conseils stratégiques et politiques pour appuyer la création d'aires marines protégées (APM) dans le cadre du mandat fédéral de TC en matière de transport maritime et de navigation.

TC continue de mobiliser les provinces, les territoires, les autres ministères du gouvernement et les représentants du secteur de la pêche pour réduire les risques pour la vie des pêcheurs et protéger leurs marchandises, en faisant notamment la promotion des nouveaux programmes de conformité des petits bâtiments pour les remorqueurs avec des représentants.

TC collaborera avec ses partenaires pour continuer à mettre en œuvre le [Plan de protection des océans](#)^v afin de rehausser la sécurité et la fiabilité du réseau de transport maritime du Canada, de prévenir les incidents maritimes, de préserver et de restaurer les écosystèmes marins et d'améliorer notre compréhension de la façon dont le pétrole brut et les différents produits pétroliers réagissent quand ils sont déversés dans un environnement marin. Il s'agit notamment de veiller à ce que les groupes autochtones aient un rôle officiel et la capacité de participer au système de sécurité maritime du Canada tout en continuant à établir des partenariats constructifs.

TC travaille également avec divers partenaires nationaux pour s'assurer que son régime d'application de la loi est utilisé pour promouvoir la conformité et assurer le passage sécuritaire des mammifères marins. Les responsables du [Programme national de surveillance aérienne](#)^{vi}

continuent de mener des activités de surveillance au-dessus des eaux canadiennes pour détecter la pollution, protéger le milieu marin et les espèces marines menacées et assurer la sécurité et l'efficacité du secteur des transports le long de notre littoral vaste et diversifié.

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

TC continuera d'appuyer les activités de vérification et de conformité concernant la politique sur la vaccination obligatoire contre la COVID-19 visant les entreprises sous réglementation fédérale, conformément à l'[arrêté d'urgence](#)^{vii} visant certaines exigences relatives à l'aviation civile en raison de la COVID-19. Ces activités de conformité sont menées conjointement avec le personnel opérationnel de l'aviation civile et de la sûreté aérienne afin de vérifier la conformité des entreprises concernées en ce qui concerne le mandat de vaccination, ainsi que le suivi de toute situation de non-conformité relevée. Les activités de surveillance se déroulent par étapes, selon une approche fondée sur le risque. Les activités de surveillance de la conformité ont déjà débuté et se poursuivront au cours du présent exercice pour vérifier le respect continu des exigences.

TC fera progresser la relance sécuritaire et la reconstruction d'un secteur aérien commercial concurrentiel et viable en collaborant avec d'autres ministères fédéraux, les provinces et les territoires, des organisations autochtones et des intervenants nationaux et internationaux. Pour ce faire, il faudra assurer une surveillance et une analyse des risques appropriées d'un système gravement touché par la pandémie de COVID-19, notamment :

- Exiger que les voyageurs à bord de vols commerciaux soient vaccinés et collaborer avec le secteur aérien sous réglementation fédérale pour veiller à ce que la vaccination contre la COVID-19 soit une priorité pour ses travailleurs;
- Collaborer avec l'Agence des services frontaliers du Canada et l'Agence de la santé publique du Canada pour protéger la santé et la sécurité des Canadiens en assurant la gestion sécuritaire, responsable et humanitaire de la frontière canado-américaine et des autres points d'entrée au Canada;
- Mettre à jour les exigences réglementaires à mesure que la pandémie continue d'évoluer;
- Renforcer les droits des voyageurs aériens et la prise de mesures pour accélérer l'adoption de technologies de pointe, y compris les déplacements « à faible contact des voyageurs », pour rétablir la confiance du public et les perspectives d'avenir du secteur aérien, en prévoyant notamment des options efficaces et abordables pour se déplacer entre les régions, les collectivités et les différents marchés internationaux;
- Collaborer avec le gouvernement fédéral, les responsables du secteur aérien et les partenaires internationaux, comme l'Organisation de l'aviation civile internationale, afin d'élaborer une approche unifiée à l'échelle mondiale pour soutenir la reprise des activités du secteur du transport aérien et améliorer la capacité d'intervention en cas de crise pour l'avenir.

Afin d'appuyer la sûreté aérienne, TC poursuivra sa collaboration avec ses partenaires pour mener à bien le projet pilote sur l'identité numérique du voyageur digne de confiance afin de faciliter les voyages aériens des passagers à l'aide des technologies biométriques et d'identité numérique. Ceci et d'autres projets pilotes avec l'industrie de l'aviation contribueront à accélérer l'adoption de technologies de pointe afin de rétablir la confiance du public dans la sécurité du transport aérien, ce qui améliorera les perspectives d'avenir du secteur aérien. Nous poursuivrons la mise en œuvre de l'initiative internationale sur la sécurité aérienne en collaborant avec les pays et les partenaires du secteur à l'élaboration d'une vision visant à apporter des améliorations mesurables à l'exploitation des aéronefs civils dans l'espace aérien au-dessus ou à proximité des zones de conflit étrangères.

Afin de rétablir la confiance du public, de moderniser les voyages aériens et d'assurer la résilience du réseau de transport aérien contre les risques futurs, TC continuera de travailler sur la stratégie de biosécurité aérienne pour atténuer la propagation de la COVID-19 et soutenir la reprise du transport aérien dans des conditions normales. Le Ministère mettra également l'accent sur la sécurité aérienne en améliorant la surveillance, en renforçant la robustesse de son système de certification et d'approbation des aéronefs de grande qualité et en investissant dans de pratiques exemplaires d'évaluation et de gestion du risque.

TC continuera d'élaborer un cadre visant à garantir que les exploitants de drones aient les aptitudes physiques et mentales nécessaires pour utiliser des drones appartenant à certaines catégories, notamment dans le cadre d'opérations au-delà de la visibilité directe (BVLOS), et mettra à jour les politiques médicales afin d'appuyer la certification médicale sécuritaire des pilotes, des mécaniciens de bord et des contrôleurs aériens.

TC continuera de mener des activités de surveillance et d'application de la *Loi en matière de sécurité et de sûreté maritimes* partout au Canada et de rendre publiques les données sur l'application de la loi. Le cadre d'inspection s'applique maintenant à de nouveaux programmes, comme le Programme de conformité des petits bâtiments pour les remorqueurs. Ces programmes incitent les intervenants à se conformer aux règlements sur la sûreté et la sécurité et à promouvoir une culture de sûreté.

L'examen indépendant de la *Loi sur le pilotage*^{viii} et les mises à jour législatives de la loi, qui régissent le pilotage maritime au Canada, sont terminés. La loi modernisée contribue à l'excellent dossier de sécurité du Canada en matière de pilotage et renforce le système de pilotage en instaurant plus de cohérence, d'efficacité et de transparence.

TC continuera de travailler avec plusieurs partenaires nationaux et internationaux de la sécurité maritime afin de mieux comprendre les menaces pour la sécurité maritime, d'y répondre et de partager les pratiques exemplaires. Le Ministère mettra en œuvre la politique relative au mandat fédéral en matière de vaccination pour l'industrie du transport maritime et en assurera la conformité au moyen de ses pouvoirs de réglementation et de surveillance qui s'appliquent aux opérations des fournisseurs de services de transport maritime. Sécurité et sûreté maritimes continue de moderniser le *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*^{ix}. Ce travail contribue à l'atteinte de l'objectif de la lettre de mandat du ministre des Transports concernant la collaboration avec les provinces, les territoires et les municipalités intéressés pour

trouver des solutions qui leur permettront de jouer un plus grand rôle dans la gestion et la réglementation de la navigation de plaisance sur leurs lacs et rivières.

TC a l'intention de poursuivre son travail pour accroître la transparence de la surveillance de la sûreté et de la sécurité du réseau de transport en faisant connaître publiquement nos activités de conformité et d'application de la loi. Nous continuerons de travailler avec le [Groupe de travail sur la sécurité des autobus scolaires](#)^x, les provinces et les territoires, les fabricants et d'autres intervenants pour effectuer des travaux de recherche et de mise à l'essai (y compris les projets pilotes sur les autobus scolaires) et tirer parti des résultats disponibles pour éclairer l'élaboration de la réglementation. En outre, nous continuerons d'investir dans la collecte de données sur la sécurité routière afin d'appuyer les priorités nationales du Canada en matière de sécurité et de collaborer avec des intervenants nationaux et des partenaires internationaux pour soutenir la recherche et élaborer des lignes directrices visant à promouvoir la mise à l'essai et le déploiement sécuritaires des véhicules connectés et automatisés. Cela comprend des directives liées au rendement fonctionnel en matière de sûreté et à la validation de la sécurité des systèmes de conduite automatisés.

TC continuera de promouvoir le transport des marchandises dangereuses (TMD) au moyen d'initiatives de transformation assorties d'outils numériques améliorés, comme le Système de la gestion de la surveillance réglementaire (GSR) du TMD utilisé dans le cadre des inspections pour renforcer les activités de surveillance, et de tirer parti de la nouvelle Base de données d'identification des clients du TMD pour fournir un répertoire fiable et exhaustif des sites de TMD et des activités liées aux marchandises dangereuses afin d'appuyer davantage la planification fondée sur les risques.

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

TC continuera d'élaborer et de mettre en œuvre des mesures pour réduire les émissions de GES provenant du transport intérieur et international et d'appuyer les priorités gouvernementales au titre du [Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques](#)^{xi} et du Plan climatique renforcé du Canada : Un environnement sain et une économie saine.

En collaboration avec d'autres ministères fédéraux, TC fait progresser les engagements qui favorisent l'atteinte de la cible de vente obligatoire du gouvernement de 100 % de véhicules légers à zéro émission (VÉZ) en 2035. Pour ce faire, nous allons poursuivre le travail avec les intervenants sur les mesures à prendre pour accroître l'offre et la demande de VÉZ au Canada grâce à l'analyse des politiques, à la réalisation d'études de marché et à la mobilisation des intervenants, ainsi qu'à l'examen des options pour améliorer les programmes de transport écologique pour accélérer la décarbonisation des véhicules moyens et lourds.

Nous continuerons d'appuyer le [projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain](#)^{xii}, y compris la prestation de [mesures d'accommodement](#)^{xiii} et de réponses aux [seize recommandations de la Régie de l'énergie du Canada](#)^{xiv} pour le projet, ainsi que la contribution des connaissances et de l'expertise du ministère à l'évaluation d'autres grands projets proposés.

TC continuera de faire progresser et d'accélérer la transformation des secteurs aérien, maritime et ferroviaire en élaborant et en mettant en œuvre, de concert avec l'industrie, des feuilles de route, des plans d'action et des ententes volontaires sur la décarbonisation. Nous appuierons les efforts mondiaux visant à réduire les émissions dans les secteurs des transports, notamment par l'entremise d'organisations multilatérales (p. ex. l'Organisation maritime internationale et l'Organisation de l'aviation civile internationale) et les efforts déployés avec des partenaires, notamment la mise en œuvre de la déclaration de Clydebank pour des corridors de navigation écologiques, la coalition pour l'objectif climatique de l'aviation internationale et la réalisation de la déclaration commune de Transports Canada et du Department of Transportation des États-Unis sur les liens entre les changements climatiques et le transport.

Le Ministère lancera des projets de recherche, des essais et des démonstrations pour mettre à l'essai et évaluer la sécurité et la performance environnementale des technologies émergentes et novatrices dans les secteurs routier, ferroviaire, maritime et multimodal en vue de comprendre les répercussions sur le réseau de transport et d'utiliser des résultats scientifiques pour influencer sur les politiques, les normes, les codes, les règles, les règlements et les processus appropriés.

Afin d'accélérer l'introduction de conceptions d'aéronefs plus écologiques au moyen de la certification d'aéronefs, TC perfectionnera son expertise technique en matière de certification de technologies d'aviation écologiques, à l'appui des engagements du Canada en matière de « carboneutralité » découlant de la 26^e Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques (COP 26).

Le Ministère poursuivra ses activités dans le cadre du projet réglementaire de bac à sable pour évaluer l'utilisation d'avions légers sportifs électriques afin de déterminer s'ils conviennent à la formation au pilotage et aux conditions climatiques du Canada. Les versions électriques et conventionnelles seront comparées sur le plan du rendement, de la manutention, de la fiabilité et de l'adaptation à la formation en vol. Les versions électriques seraient à émission zéro et offriraient une réduction importante du bruit, tandis que la version à moteur à piston aurait une économie de carburant considérablement meilleure en raison des matériaux légers et pourrait brûler du carburant sans plomb, contrairement aux aéronefs d'entraînement conventionnels.

Afin de faire face aux risques environnementaux et économiques posés par les espèces aquatiques envahissantes, TC mettra en œuvre le nouveau *Règlement sur l'eau de ballast*^{xv} de 2021, continuera à travailler avec les États-Unis et d'autres pays en vue d'harmoniser les règles sur les eaux de ballast et poursuivra le travail politique concernant le contrôle et la gestion de l'encrassement biologique de la coque des navires. TC continuera à réduire le bruit sous-marin provenant du trafic maritime et son impact sur les baleines. TC soutiendra la recherche, l'essai et le déploiement de projets qui font progresser les pratiques opérationnelles, les conceptions novatrices des navires et les modifications. Le ministère soutiendra également les projets nationaux et internationaux et l'élaboration de politiques qui contribuent à la stratégie nationale du gouvernement visant à éliminer les déchets plastiques. Enfin, nous mettrons en œuvre une nouvelle politique de surveillance des petits navires de surface autonomes, afin de nous assurer que ces nouveaux navires sont équipés de cette technologie de pointe.

TC continuera de faire progresser les engagements en matière de sécurité et de sûreté maritimes dans le cadre de la [Feuille de route de l'Examen de la réglementation du secteur des transports de 2019](#)^{xvi} afin d'atténuer les obstacles réglementaires et stratégiques qui freinent l'innovation et à l'investissement, tout en appuyant de nouvelles approches dans le secteur. Cela permettra de clarifier et d'assouplir les cadres législatifs et réglementaires maritimes et d'assurer une meilleure harmonisation avec les normes internationales, notamment celles de l'[Organisation maritime internationale](#)^{xvii}, et d'aborder les enjeux de sécurité recensés par le Bureau de la sécurité des transports du Canada. De plus, elles aboutiront à un cadre réglementaire moderne qui appuie la croissance à long terme et la compétitivité en éliminant le fardeau réglementaire pour le secteur maritime canadien et de faire la transition d'un régime totalement normatif vers un régime qui est progressivement axé sur les risques.

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

À l'appui des engagements énoncés dans la lettre de mandat, TC fournira des services numériques, de traitement des données et de cybersécurité pour remplir son mandat de la façon la plus efficiente et efficace possible, conformément au Plan stratégique des opérations numériques du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada. TC maintiendra sa collaboration avec le Centre canadien pour la cybersécurité (CCC) de Services partagés Canada pour veiller à ce que le Ministère soit bien placé pour s'adapter aux cyberrisques et les combattre, assurant ainsi la sécurité et l'intégrité de nos systèmes essentiels.

TC continuera de transformer la conception et la prestation des programmes par la mise en œuvre continue d'une stratégie de traitement des données qui favorise la transparence en augmentant la disponibilité de données et de renseignements ouverts et accessibles sur les transports. De plus, le Ministère encouragera une meilleure analyse et une plus grande production de rapports afin d'améliorer la prise de décisions fondées sur des données probantes, la prestation de services et la production de rapports sur les résultats. TC s'est engagé à améliorer la maturité de ses données en travaillant sur des statistiques descriptives, des analyses de données plus robustes et la gestion de bases de données comme moyen d'intégrer diverses sources de renseignements. Pour ce faire, nous moderniserons la façon dont nous surveillons et appliquons les règlements, nous élaborerons des processus d'inspection numériques communs axés sur les données et les risques et nous fournirons aux inspecteurs des données et des outils encore plus efficaces.

TC améliorera l'expérience du service à la clientèle et augmentera le nombre de services numériques et en ligne, en continuant de numériser les processus de certification médicale en aviation afin d'améliorer la prestation des programmes et l'expérience client.

Le Ministère continuera de moderniser ses frais tout en tenant compte des répercussions de la pandémie de COVID-19 sur les intervenants, tout en mettant l'accent sur l'apport de changements réglementaires et la mise en œuvre des exigences de la [Loi sur les frais de service](#)^{xviii}, assurant ainsi le déploiement de nouveaux frais avec des processus et des outils améliorés.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les plans de TC, consultez la section « Responsabilités essentielles : ressources et résultats prévus » du présent plan.

Responsabilités essentielles : ressources et résultats prévus

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

Responsabilité essentielle 1 : Un réseau de transport sûr et sécuritaire

Description

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

Faits saillants de la planification

Transport maritime

TC continuera de moderniser ses cadres de réglementation et de surveillance de la sécurité et de la sûreté maritimes en apportant des modifications à divers règlements, notamment de ce qui suit :

- Le *Règlement sur les petits bâtiments*^{xix} pour améliorer l'équité en veillant à ce que les services soient payés par ceux qui en bénéficient. Cela permettra également d'accroître l'intégrité des bases de données de TC sur les permis pour embarcations de plaisance et les codes d'identification du fabricant et ainsi d'améliorer les services offerts aux Canadiens et de renforcer notre capacité d'application de la loi. L'élaboration de la phase 2 permettra de mettre à jour les exigences relatives à la construction et à l'équipement de navires commerciaux.
- Le *Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance*^{xx} afin d'améliorer l'équité en veillant à ce que les services soient payés par ceux qui en bénéficient et de renforcer le cadre d'accréditation de TC.
- Le *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux*^{xxi} pour assurer une harmonisation avec la Convention internationale pour la prévention de la pollution marine par les navires (MARPOL) et la Convention internationale relative au contrôle des systèmes antisalissures nuisibles sur les navires, 2001 (AFS 2001), ainsi que pour renforcer les exigences nationales. Le Programme met également en œuvre le *Règlement sur l'eau de ballast* de 2021, qui a mis en vigueur la *Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires* de l'Organisation maritime internationale, en 2004, au Canada. Le nouveau règlement fournit une orientation et des directives opérationnelles à l'inspecteurat de la sécurité maritime, aux organisations déléguées reconnues de TC et à l'industrie.

- Le *Règlement sur les certificats de sécurité de bâtiment*^{xxii}, par l'entremise duquel le Ministère modernise les cadres d'inspection de sécurité et de sûreté afin d'y inclure les pratiques exemplaires.
- Le *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche*^{xxiii} sera mis en œuvre pour exiger que des détecteurs de niveau d'eau soient installés dans tous les compartiments étanches sous la ligne de flottaison à bord des grands bateaux de pêche, ce qui améliorera la sécurité et donnera suite à une recommandation formulée par le Bureau de la sécurité des transports du Canada. De plus, TC fera connaître les exigences en matière de construction de la phase 2 pour les petits bateaux de pêche et les mises à jour de la phase 3 du *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche*^{xxiv}, qui mettront en application les exigences de la Convention du Cap de l'Organisation maritime internationale pour les grands bateaux de pêche, avec les modifications canadiennes appropriées. Ces mises à jour contribueront à améliorer la sécurité générale dans l'industrie de la pêche.
- Le *Règlement sur le personnel maritime*^{xxv} sera mis en œuvre pour moderniser le régime de délivrance des brevets, de formation et de normes du travail pour les gens de mer. Pour ce faire, il faudra se conformer aux conventions internationales, donner suite aux recommandations formulées par le Bureau de la sécurité des transports du Canada et veiller à ce que les règlements soient conformes aux pratiques normalisées de l'industrie maritime.
- Le *Règlement sur la sécurité contre l'incendie des bâtiments*^{xxvi} incorporera les principales normes internationales relatives à la construction et à l'équipement de sécurité-incendie, aux uniformes et aux appareils respiratoires des pompiers.
- Le *Règlement sur l'équipement de sauvetage*^{xxvii} précisera que les allocations d'entretien prolongé pour l'équipement de sauvetage gonflable ne peuvent être utilisées que si un navire est exploité seulement à des températures supérieures au point de congélation.
- Remplacer le *Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments*^{xxviii} et le *Règlement sur le système de gestion de la sécurité maritime*, qui obligeront un plus grand nombre d'entreprises et d'exploitants de navires à élaborer et à mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité. Au fil du temps, cela contribuera à créer une culture de sécurité positive axée sur l'établissement d'un environnement sécuritaire pour les personnes qui travaillent dans le secteur maritime en aidant les employés à reconnaître et à prévenir les incidents susceptibles de se produire.

Sécurité et sûreté maritimes s'emploie également à moderniser le « cadre de sûreté maritime ». Le travail de modernisation prévoit un examen réglementaire qui permettra au ministre d'améliorer la sûreté des transports dans le secteur maritime grâce à une approche moderne et souple. En augmentant l'efficacité du cadre, le ministre sera mieux placé pour assurer la sûreté du réseau de transport maritime du Canada et régler les problèmes de sûreté existants et émergents aux ports canadiens. Dans le cadre de cet effort, le *Règlement sur la sûreté du transport maritime*^{xxix} et le *Règlement sur la sûreté des traversiers intérieurs*^{xxx} seront examinés.

Dans le cadre des initiatives de modernisation, les responsables du Registre d'immatriculation des bâtiments de TC prévoient apporter des changements aux processus de prestation de services afin que les propriétaires de bâtiments soient tenus de renouveler ou de mettre à jour les renseignements d'immatriculation de leurs bâtiments tous les deux ou trois ans. Il sera ainsi plus facile pour TC de retrouver les propriétaires de bâtiments abandonnés et d'épaves, et d'aider les premiers intervenants en cas d'urgence. TC proposera de mettre à jour les frais d'inscription, qui n'ont pas changés depuis 20 ans, afin que les personnes qui reçoivent des services paient une plus grande part des coûts au lieu que ce soit les contribuables qui paient. Les frais proposés, qui varient de 20 \$ à 470 \$, devraient entrer en vigueur à l'hiver 2023. Conformément à la *Loi sur les frais de service*, les frais feront l'objet de remises.

Transport routier

À la suite de modifications législatives apportées à la *Loi sur la sécurité automobile*^{xxxi}, nous préparons des modifications à la réglementation, ainsi que des politiques, des solutions de TI, des outils et des documents d'orientation. Cela permettra à TC de moderniser la façon dont nous repérons et analysons les éventuels défauts de sécurité des véhicules et de l'équipement en recueillant de meilleurs renseignements auprès de l'industrie, en améliorant l'information sur les rappels des fabricants que les Canadiens peuvent consulter et en instaurant des sanctions administratives pécuniaires.

Le Ministère continuera de mettre à jour les normes et les règlements techniques au besoin. Les initiatives réglementaires, lesquelles devraient être publiées en 2022-2023, comprennent l'élaboration de la version définitive du règlement sur les exigences minimales concernant le bruit des véhicules hybrides et électriques légers afin d'aider les personnes ayant une déficience visuelle, et le nouveau *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires en matière de sécurité des véhicules automobiles* afin de fournir des outils supplémentaires pour l'application du régime de sécurité des véhicules automobiles.

TC continuera d'évaluer les nombreux projets de réglementation en cours de la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) afin de déterminer s'ils devraient également être intégrés aux règlements de sécurité de TC. Le Ministère continuera également de participer activement à l'élaboration de normes techniques dans le cadre du Forum mondial pour l'harmonisation de la réglementation des véhicules (WP.29) de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU).

Pour appuyer le mandat pour les dispositifs de consignation des données électroniques des véhicules commerciaux, TC collaborera avec les provinces et les territoires, le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé et les intervenants de l'industrie afin de préparer les prochaines étapes pour ce qui suit : des lignes directrices en matière de cybersécurité pour les dispositifs de consignation électronique, la communication des nouvelles exigences et les approches d'application de la loi.

TC élabore des méthodes et des scénarios d'essai pour évaluer le rendement de certains systèmes, comme le freinage d'urgence automatique aux intersections et les caméras d'angle mort pour les autobus scolaires. Dans le cadre de recherches subséquentes, nous fournirons des

données probantes sur les risques et les possibilités d'améliorer la sécurité et d'appuyer les politiques et les normes de sécurité des véhicules automobiles, y compris pour les nouvelles technologies automobiles.

En ce qui concerne les nouvelles technologies automobiles, TC effectuera des recherches internes sur l'automatisation et les systèmes de sécurité des véhicules les plus récents, mènera des activités de mobilisation des intervenants et de sensibilisation des consommateurs, et collaborera étroitement avec d'autres ordres de gouvernement et des organismes d'élaboration de normes, la communauté mondiale et les principaux partenaires bilatéraux (comme les États-Unis) pour appuyer l'harmonisation et l'interopérabilité transfrontalière de nos régimes de sécurité pour les nouvelles technologies automobiles. Ces travaux éclaireront les principales lignes directrices en matière de sûreté et de sécurité à mesure que ces technologies évolueront, ainsi que les règlements proposés pour les systèmes avancés d'aide à la conduite.

Des politiques, des lignes directrices et des outils seront élaborés pour améliorer la cybersécurité des véhicules. Nous tiendrons notamment à jour les lignes directrices sur la cybersécurité des véhicules du Canada, nous mettrons en œuvre les priorités et les objectifs établis dans la [Stratégie de cybersécurité des véhicules de Transports Canada](#)^{xxxii}, nous ferons la promotion de l'[outil d'évaluation de la cybersécurité des véhicules au Canada \(OECV\)](#)^{xxxiii}, et nous continuerons d'élaborer des outils pour aider l'industrie à mesurer et à améliorer la résilience cybernétique et le rendement des véhicules et de leurs composantes. En outre, le ministère appuiera l'élaboration d'outils et de documents d'orientation pour soutenir les intervenants provinciaux et municipaux dans leurs efforts pour continuer à accroître la cyber-résilience de leur infrastructure routière.

Pour remédier au problème de la fatigue des exploitants professionnels de tous les modes de transport, nous ferons la promotion d'initiatives stratégiques et réglementaires fondées sur des données probantes, en favorisant notamment une culture axée sur un milieu de travail sain au moyen de règlements et d'autres moyens, en étudiant l'utilisation permanente de systèmes de gestion des risques liés à la fatigue et le travail avec les partenaires pour élaborer des outils éducatifs novateurs afin de réduire la fatigue en milieu de travail. Le Ministère continuera également de fournir un soutien financier aux provinces, aux territoires et au Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé pour créer des normes du Code national de sécurité et offrir une formation uniforme aux camionneurs et aux inspecteurs à l'échelle nationale. Nous investirons dans des projets qui favorisent des comportements plus sécuritaires par les usagers de la route, qui s'attaquent aux problèmes de sécurité routière et qui appuient l'utilisation sécuritaire et efficace de technologies novatrices et l'harmonisation.

Les responsables du Programme national d'application de la loi continueront d'élaborer des politiques et des procédures opérationnelles multimodales d'application de la loi afin d'améliorer l'uniformité et l'efficacité de notre approche dans l'ensemble des régions et des modes, en respectant tous les cas de contraventions documentés qui ont fait l'objet d'une enquête par les unités régionales d'application de la loi aux fins de la prise de mesures d'application de niveau moyen (c.-à-d. des sanctions administratives pécuniaires) et de mesures d'application de haut niveau (c.-à-d. des poursuites), et qui ont été transférés par les inspecteurs modaux.

Transport des marchandises dangereuses

Dans le cadre de la mobilisation et des consultations réglementaires, TC élaborera et tiendra à jour des normes de sécurité pour les contenants. Des modifications au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (TMD) ont été proposées pour expliquer clairement et avec certitude aux employeurs le niveau de formation requis pour se conformer au Règlement; l'harmonisation accrue avec les recommandations des Nations Unies; et le recouvrement des frais d'évaluation des demandes et de délivrance des certificats aux inscrits.

En 2022-2023, les activités prévues d'élaboration de politiques comprennent la progression des initiatives de transformation, comme la « Politique de logistique inversée », du cadre des sanctions administratives pécuniaires pour le TMD et la « mobilisation des collectivités autochtones en surface ».

En ce qui concerne les activités de surveillance, il est prévu que les 90 inspecteurs du TMD de TC effectuent plus de 4 500 inspections au cours de l'année et utilisent des mesures de réduction des risques, ce qui aidera à orienter efficacement la planification fondée sur les risques, ainsi que l'examen et la mise à jour de la méthodologie de classement des risques utilisée pour classer par ordre de priorité les sites d'inspection du TMD. Cela améliorera également l'uniformité, la qualité, l'efficacité et l'efficacé des activités d'application de la loi en matière de TMD. De plus, le Ministère continuera d'offrir de la formation spécialisée aux inspecteurs, y compris la possibilité de participer à des formations et à des conférences nationales et internationales.

TC maintiendra et renforcera son programme de sensibilisation à la sécurité du TMD et appuiera le matériel de sensibilisation au moyen de modifications réglementaires pour l'industrie, les collectivités et les municipalités, les premiers intervenants, les collectivités autochtones et éloignées et le grand public. Nous continuerons également de mettre l'accent sur l'amélioration de la surveillance, de la coordination et de la capacité d'intervention en cas d'urgence en donnant de la formation sur la gestion des urgences. Les outils numériques, comme le système de GSR pour les inspections du TMD, continuent d'être améliorés afin d'appuyer la prise de décisions, de gérer le personnel d'appoint en cas d'urgence et de fournir une connaissance géospatiale de la situation pendant un incident mettant en cause des marchandises dangereuses.

Une base de données d'identification des clients est en cours de mise en œuvre. Cette base fournira au personnel du TMD un inventaire fiable et complet des sites où se trouvent des marchandises dangereuses et des activités connexes, et permettra à TC de renforcer ses processus de collecte de données auprès de ses partenaires afin de mieux déterminer le taux national de conformité à la réglementation, de fournir des renseignements plus complets et exacts sur les entreprises réglementées et leur état de conformité, et de mieux éclairer la planification fondée sur les risques.

Nous collaborerons avec les provinces pour mieux déterminer le niveau de conformité des entreprises en matière de transport des marchandises dangereuses, en utilisant les données provinciales et territoriales sur la conformité des expéditions routières. Ce travail sera également étayé par un registre national des entreprises réglementées.

CANUTEC continuera de fournir des conseils techniques sur les interventions en cas d'urgence et d'incident mettant en cause des marchandises dangereuses dans tous les modes de transport, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Ces conseils techniques permettent de communiquer rapidement de l'information sur les incidents de sécurité aux principaux partenaires internes et externes et au personnel d'intervention d'urgence lors d'urgences liées à la manutention de marchandises dangereuses. TC continuera d'améliorer et de maintenir la capacité du Canada à intervenir dans le cadre d'incidents chimiques, biologiques, radiologiques, nucléaires et explosifs (CBRNE) liés au transport de marchandises dangereuses. On poursuit l'approbation des plans d'intervention d'urgence (PIU) provisoires grâce à l'achèvement des enquêtes nécessaires et à l'élaboration de lignes directrices et de critères nationaux pour l'évaluation des incidents CBRNE.

Secteur du transport aérien

TC transformera son cadre de réglementation de l'aviation afin qu'il soit plus souple et harmonisé avec les systèmes de gestion de la sécurité (SGS). Pour ce faire, il examinera et modernisera le *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne* (RCSA) afin de répondre aux besoins actuels et futurs de l'industrie. De plus, TC tiendra des séances de mobilisation auprès des intervenants afin de fournir des directives à l'égard des questions de réglementation, ainsi que d'évaluer l'élaboration et l'utilisation de nouvelles technologies et de pratiques novatrices. Le Ministère collaborera également avec la communauté de l'aviation internationale pour renforcer l'influence et l'expertise du Canada en participant à des réunions et à des activités de groupes d'experts et de groupes de travail avec l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Le Ministère améliorera également ses activités de surveillance de la sécurité aérienne en adoptant une approche plus stratégique en matière d'assurance de la qualité. Nous offrirons des séances d'éducation et de formation aux inspecteurs, nous fournirons des outils et nous mettrons à jour nos méthodes de surveillance axées sur la sécurité et les risques afin de donner suite aux recommandations du Bureau de la sécurité des transports et de moderniser le programme de surveillance.

TC continuera d'examiner les activités des drones, y compris la réglementation, pour assurer une exploitation sécuritaire, les projets pilotes et les lignes directrices à l'intention des exploitants. Le Ministère gèrera les risques pour la sécurité que pose l'utilisation malveillante et non autorisée de drones, en élaborant une stratégie nationale visant à renforcer la résilience aux incursions dans l'espace aérien canadien. Nous collaborerons également avec d'autres ministères, la communauté internationale et les intervenants de l'industrie de l'aviation afin d'accroître notre compréhension collective des risques que posent les drones pour la sécurité. Enfin, nous partagerons les résultats des recherches et des essais anti-drones avec des partenaires bilatéraux clés afin de détecter et de suivre efficacement les incursions non autorisées de drones dans l'environnement aéroportuaire, et d'en atténuer les effets.

L'initiative liée à l'identité numérique du voyageur digne de confiance vise à permettre aux passagers de partager leurs renseignements avec des entités du monde entier afin d'améliorer leur expérience tout en maintenant des normes de sécurité élevées. Le projet pilote sera mis en œuvre sur certains vols d'Air Canada et de KLM (Royal Dutch Airlines) entre les aéroports d'Amsterdam, de Toronto (Pearson) et de Montréal. Parmi les autres projets pilotes,

mentionnons ceux menés avec l'industrie qui appuieront les efforts globaux du Ministère pour évaluer les répercussions des technologies de biométrie et d'identité numérique sur les cadres stratégiques et réglementaires. Ces projets pilotes contribuent à Transports 2030 : Un plan stratégique pour l'avenir des transports au Canada.

L'initiative sur la sécurité aérienne vise à améliorer l'évaluation et l'atténuation des risques que les zones de conflit étrangères font peser sur l'aviation civile pour rendre l'espace aérien plus sécuritaire. Cet objectif est atteint à l'échelle nationale par l'entremise du Bureau d'information sur les zones de conflit (BIZC) de TC, qui met en place un système de surveillance, d'analyse et de partage de l'information plus robuste afin que les aéronefs aériens canadiens qui transportent des passagers ne survolent pas des zones qui peuvent poser des risques. Le BIZC partage également de l'information et des pratiques exemplaires avec d'autres pays pour atténuer ces risques à l'échelle mondiale par l'entremise du Comité consultatif sur la sécurité aérienne dirigé par le Canada et du forum sur la sécurité aérienne.

Sécurité ferroviaire

Dans le cadre du Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire, TC maximisera les investissements dans l'infrastructure de sécurité ferroviaire, les passages à niveau, l'éducation et la sensibilisation, ainsi que l'élaboration et la mise en œuvre de nouvelles technologies et recherches. Nous continuerons de fournir des fonds fédéraux à divers bénéficiaires pour aider le Ministère à remplir son mandat concernant la sécurité ferroviaire aux fins de réduction du taux d'incidents et de décès, et de respect des pratiques sécuritaires par l'industrie ferroviaire.

TC appuiera un vaste éventail de projets admissibles visant à améliorer la sécurité, y compris : l'amélioration de l'éclairage, la mise à niveau de la signalisation aux passages à niveau, les passages pour piétons, la recherche sur les nouvelles technologies de sécurité et l'encouragement de la fermeture des passages à niveau à risque élevé. De plus, le Ministère va fournir un financement pour appuyer une campagne nationale d'information et d'éducation du public en vue de réduire le nombre de collisions aux passages à niveau et d'incidents liés à des intrusions sur les propriétés de chemin de fer, ainsi que des initiatives ciblées d'éducation et de sensibilisation à l'échelle régionale ou municipale pour gérer les zones où le risque de collision est élevé par l'entremise du volet éducation et sensibilisation.

Sûreté du transport terrestre et intermodal et préparatifs d'urgence

TC continuera de renforcer et d'améliorer la sûreté ferroviaire grâce à l'échange d'information et à la collaboration avec l'industrie et les partenaires d'application de la loi pour lutter contre les intrusions et l'altération du réseau ferroviaire national.

Au cours de l'année, nous continuerons d'élaborer et de mettre en œuvre un programme national de surveillance du *Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses* et du *Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire de voyageurs*. TC a déjà élaboré plusieurs procédures normalisées d'exploitation relatives à la surveillance pour tenir compte du nouveau contexte réglementaire à la suite de la mise en œuvre de ces deux règlements. TC continuera d'améliorer son programme de formation à l'intention des inspecteurs

de la sûreté des transports (IST), qui aborde le passage d'un cadre volontaire à un cadre réglementaire. De plus, le Ministère continuera de travailler à la mise en œuvre du Système d'information sur la sûreté des transports 2.0, qui vise à améliorer la planification des inspections et la production de rapports, et continuera d'intégrer tous les intervenants au Système consultatif de la réglementation de la sûreté afin d'envoyer et de recevoir des documents électroniques de façon sécuritaire.

TC mènera ou contribuera aux opérations de sécurité et de renseignement et à la collaboration en matière de politique de sécurité nationale avec ses partenaires. Le Ministère continuera également à entreprendre des opérations de sécurité économique lorsqu'il existe un lien avec les transports et à contribuer à l'élaboration de la politique connexe avec les partenaires de la sécurité économique. TC s'appuie sur des produits de renseignement concernant les menaces qui pèsent sur le réseau de transport canadien et les questions d'importance pour le Ministère. Les exigences relatives à ces produits sont coordonnées avec le Bureau du Conseil privé et les partenaires du gouvernement du Canada. TC continue de contribuer à l'identification des priorités nationales en matière de renseignement et bénéficie d'une approche pangouvernementale coordonnée de la collecte et l'utilisation des renseignements.

TC continuera de moderniser et d'améliorer le Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport (HST) et le Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime (HSTM), afin de s'assurer que les habilitations sont évaluées de manière efficace. Dans le cadre de ces programmes, des vérifications sont effectuées à l'égard des personnes qui sont tenues d'obtenir une HST afin d'évaluer si elles satisfont aux normes requises. L'objectif est de promouvoir un système de transport sécuritaire en prévenant les actes illégaux d'ingérence par l'évaluation de l'aptitude d'une personne à détenir une HST, et en atténuant le risque que présentent les personnes qui peuvent constituer une menace à la sécurité des transports et de son infrastructure connexe.

Moderniser la gestion des urgences

TC continuera à mettre en œuvre un système de gestion des incidents pour améliorer la gouvernance et moderniser la gestion des urgences dans l'ensemble du Ministère, en veillant à ce qu'il soit conforme au cadre pangouvernemental de gestion des urgences. L'établissement d'un processus de prise de décisions et de production de rapports garantira une intervention efficace et coordonnée à l'égard de tous les incidents. TC continuera de fournir de la formation et des exercices sur la gestion des urgences et des outils numériques pour appuyer la prise de décisions, la gestion du personnel d'appoint en cas d'urgence et la connaissance géospatiale de la situation. Nous participons également à l'élaboration et à la tenue à jour des plans et des mesures d'accommodement en matière de gestion des urgences à l'échelle ministérielle, fédérale et internationale aux niveaux stratégique et opérationnel. Par l'entremise du Centre d'intervention de TC, nous continuerons de fournir un soutien 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, en surveillant les menaces émergentes ou potentielles pour la sécurité et en communiquant de l'information aux principaux partenaires en temps opportun. De plus, nous continuerons de surveiller le Système national de transport aérien civil (SNTAC) 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, et de répondre aux

urgences qui nécessitent l'attention ou la coordination des directions fonctionnelles concernées, y compris les bureaux régionaux et d'autres ministères ou organismes.

Analyse comparative entre les sexes plus

TC a mis en place des initiatives, comme un « comité sur la diversité et l'inclusion » et une « mobilisation des collectivités autochtones en surface », afin d'améliorer la consultation auprès des collectivités touchées et de renforcer les possibilités de participation en milieu de travail des groupes sous-représentés, comme les femmes et les autochtones, y compris dans des postes de gestion. Le Ministère continuera d'effectuer des ACS+ pour tous les nouveaux projets de réglementation. En ce moment, notre [Base nationale de données sur les collisions](#)^{lxxvii} (BNDC) permet de recueillir des données démographiques, comme des données sur le sexe biologique, les collisions de véhicules entraînant des décès, les blessures graves et les dommages à des propriétés. Ces données démographiques seront utilisées pour évaluer les répercussions sur le sexe et la diversité dans le contexte de la sécurité routière et pour soutenir la production de rapports sur l'ACS+ pour le Ministère.

De plus, dans le cadre de divers événements et forums internationaux et de diverses occasions de sensibiliser les gens à l'importance d'un langage inclusif, on fait la promotion de l'utilisation généralisée de termes non genrés. Les campagnes de sécurité sont conçues en tenant compte du sexe, de l'âge et de la diversité ethnique en utilisant des images, des textes et des éléments visuels neutres ou inclusifs, contribuant ainsi à une campagne d'information inclusive sur la sécurité.

La recherche sur le genre et les drones permettra également de mieux cibler les efforts en matière d'éducation et de promotion de la sécurité, et d'influencer l'élaboration de politiques dans l'avenir. Elle comprendra une étude de deux ans en partenariat avec la Western University qui sera axée sur l'évaluation de la gravité des répercussions des collisions de petits drones avec des humains ainsi que des répercussions sur les femmes et les groupes à risque (comme les enfants et les personnes âgées). Enfin, TC évaluera les répercussions sociales et économiques des recommandations de politiques sur la sécurité aérienne sur divers groupes de Canadiens, conformément à l'engagement du Canada d'effectuer une ACS+ pour l'élaboration de tous les règlements sur la sécurité aérienne. Par conséquent, des travaux sont en cours pour cerner les obstacles existants et pour trouver des façons durables d'attirer davantage de candidates et de candidates autochtones dans les carrières de l'aviation.

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

En janvier 2016, les ministres fédéraux, provinciaux et territoriaux responsables des transports et de la sécurité routière ont pleinement appuyé la Stratégie de sécurité routière 2025. Cette stratégie demande aux administrations de réduire continuellement les décès et les blessures graves chaque année jusqu'en 2025. La [Stratégie de sécurité routière 2025](#)^{xxxiv} est le plan du Canada pour appuyer la Décennie d'action pour la sécurité routière des Nations Unies et de l'Organisation mondiale de la Santé, qui préconise une réduction de 50 % des décès et des

blessures d'ici 2030, principalement au moyen de l'approche du système sécuritaire. (c.-à-d. sécurité intégrée au système pour tous les usagers de la route).

Au titre du troisième Objectif de développement durable des Nations Unies : Bonne santé et bien-être, on s'attend à ce que la Cible 3.6, qui se rapporte au nombre de décès et de blessures dans des accidents de la route à l'échelle mondiale, soit renouvelée lors de la troisième Conférence mondiale sur la sécurité routière. Nous participerons à la formulation de la nouvelle cible et élaborerons des mesures pour assurer un progrès continu vers la réduction du nombre de décès et de blessures dans des accidents de la route au Canada.

Expérimentation

En 2021-2022, divers modes de transport ont contribué à un projet visant à améliorer l'efficacité de la planification de la surveillance fondée sur les risques au moyen d'approches novatrices. Le projet a ciblé la sélection des inspections afin d'élaborer un plan de surveillance axé sur les risques afin de réduire le temps et les frais de déplacement pour l'inspecteur. Le projet a permis de cerner des lacunes dans les données des directions au sujet des inspections. Il a jeté les bases pour améliorer les données quantitatives et mettre en place un processus pour recueillir ces données. TC continuera de s'appuyer sur ces travaux jusqu'en 2022-2023.

TC continuera de collaborer avec le Conseil national de recherches du Canada afin de mettre au point des méthodes pour évaluer la sécurité des véhicules électriques et des véhicules à zéro émission, ainsi que de financer et d'orienter des programmes d'essai au Centre d'essais des véhicules automobiles afin d'évaluer les normes techniques et les procédures d'essai qui pourraient être intégrées à nos règlements, surtout ceux qui sont dotés de technologies de pointe comme les systèmes automatisés d'aide à la conduite.

TC appuie la prise de décisions fondées sur des données probantes en utilisant les connaissances issues de la science du comportement et des analyses pour élaborer des politiques et des lignes directrices pour les activités de sûreté et sécurité. Nous tirerons parti de l'inspection comportementale tirée des expériences et des recherches menées dans le cadre de projets ministériels, y compris la gestion de la fatigue, les instruments de choix pour régler les problèmes de sécurité et de sûreté, l'utilisation des gilets de sauvetage par les plaisanciers, les incidents mettant en cause des véhicules aux passages à niveau, et l'aide apportée aux juridictions dans le cadre des enquêtes routières pour évaluer la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et les drogues et pour cerner de nouvelles initiatives novatrices en matière de sécurité qui soutiennent les piétons et les cyclistes. Grâce à la recherche, TC fera la promotion de la conception de l'automatisation axée sur l'être humain.

L'initiative liée à l'identité numérique du voyageur digne de confiance vise à permettre aux passagers de partager leurs renseignements avec des entités dans l'ensemble du continuum des voyages aériens afin de faciliter l'expérience du voyageur tout en maintenant des normes de sécurité élevées. Cette initiative repose sur des technologies émergentes, comme la chaîne de blocs, la cryptographie et la biométrie. Dans le cadre du projet pilote, TC évalue l'incidence des technologies de chaîne de blocs sur le secteur de l'aviation et des technologies biométriques sur la conformité des intervenants du secteur de l'aviation avec la réglementation relative à la

vérification de l'identité des passagers. De plus, nous examinons la validité de la façon dont les identités numériques et les technologies biométriques peuvent contribuer à améliorer l'efficacité opérationnelle dans les aéroports canadiens et nous évaluons comment les identités numériques et les technologies biométriques peuvent contribuer à un processus sans contact dans l'environnement aéroportuaire.

La prochaine phase de l'initiative de ciblage du fret aérien préalable au chargement et d'intelligence artificielle (CFAPC+IA) comprendra l'élaboration et la mise à l'essai continues du portail par l'entremise duquel les transporteurs aériens soumettent leurs données ainsi qu'une interface d'évaluation des risques pour permettre aux analystes d'examiner les résultats de l'IA (c.-à-d. le marquage des nouveaux transporteurs, la détection des valeurs aberrantes et des anomalies et l'identification du fret à risque élevé). L'utilisation de l'IA est nouvelle pour le ciblage du fret aérien préalable au chargement et devra être mise à l'essai par rapport aux méthodes actuelles d'évaluation des risques des renseignements avancés du fret aérien.

Résultats prévus pour Un réseau de transport sûr et sécuritaire

En ce qui concerne le Réseau de transport sûr et sécuritaire, le tableau suivant montre les résultats prévus, les indicateurs de résultats, les cibles et les dates visées en 2022-2023, ainsi que les résultats réels des trois exercices financiers les plus récents pour lesquels des résultats réels sont disponibles.

Résultat 1 : Un réseau de transport sécuritaire

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
1a) Un réseau de transport sécuritaire	Taux d'accidents aériens sur dix ans ¹ (moyenne par année et par 100 000 déplacements des aéronefs)	Maximum de 3,2 par 100 000 déplacements	2023-03-31	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 d'accidents aériens mortels sur dix ans (moyenne par année et par 100 000 déplacements)	Maximum de 0,65 par 100 000 déplacements	2023-03-31	0,7 par 100 000 déplacements	0,6 par 100 000 déplacements	0,6 par 100 000 déplacements

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

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
	déplacements des aéronefs)					
1c) Un réseau de transport sécuritaire	Taux d'accidents maritimes sur dix ans (moyenne par année et par 1 000 bâtiments commerciaux) ²	Au plus 10 par 1 000 bâtiments commerciaux	2023-03-31	7,2 par 1 000 bâtiments commerciaux	7,0 par 1 000 bâtiments commerciaux	6,8 par 1 000 bâtiments commerciaux ³
1d) Un réseau de transport sécuritaire	Taux d'accidents maritimes mortels sur dix ans (moyenne par année et par 1 000 bâtiments commerciaux)	Au plus 0,5 par 1 000 bâtiments commerciaux	2023-03-31	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 cinq ans (moyenne par année et par million de trains-milles)	Au plus 12,48 par milliards de véhicules kilomètres, ce qui représente une réduction du taux estimée à 5 % par rapport à la moyenne	2023-03-31	S. O. – Nouvel indicateur	S. O. – Nouvel indicateur	S. O. – Nouvel indicateur

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 la moyenne décennale d'accidents et de 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.

⁴ Le résultat de 1d est calculé en utilisant la moyenne décennale d'accidents et de 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.

Plan ministériel 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
		des cinq années précédentes ⁵				
1f) Un réseau de transport sécuritaire	Taux d'accidents ferroviaires mortels sur cinq ans (moyenne par année et par million de trains-milles)	Au plus 0,74 par milliards de véhicules-kilomètres, ce qui représente une réduction du taux estimée à 5 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes ⁶	2023-03-31	S. O. – Nouvel indicateur	S. O. – Nouvel indicateur	S. O. – Nouvel indicateur
1g) Un réseau de transport sécuritaire	Taux de collisions routières devant être signalées au Canada (taux par milliard de véhicules-kilomètres parcourus)	Au plus 1 614,47 par milliards de véhicules-kilomètres, ce qui représente une réduction du taux estimée à 1 % par rapport à	2023-03-31	Diminution de 3,0 % en 2017 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2012-2016)	Diminution de 4,4 % en 2018 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2013-2017)	Diminution de 5,7 % en 2019 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2014-2018)

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

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
		la moyenne des cinq années précédentes				
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)	Au plus 28,47 par milliards de véhicules kilomètres, ce qui représente une réduction du taux estimée à 1 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes	2023-03-31	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)	Au plus 5,21 par milliards de véhicules kilomètres, ce qui représente une réduction du taux estimée à 1 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes	2023-03-31	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)

Résultat 2 : Un réseau de transport sûr

Résultats ministériels	Indicateurs de résultats ministériels	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels en 2018-2019	Résultats réels en 2019-2020	Résultats réels en 2020-2021
2a) Un réseau de transport sûr	Temps de révocation des habilitations de sécurité en matière de transport	Au moins six mois	2023-03-31	S. O. – Nouvel indicateur	S. O. – Nouvel indicateur	S. O. – Nouvel indicateur
2b) Un réseau de transport sûr	Nombre total de demandes d'habilitation de sécurité en matière de transport (HST) traitées par rapport aux demandes reçues	Entre 40 000 et 50 000	2023-03-31	S. O. – Nouvel indicateur	S. O. – Nouvel indicateur	S. O. – Nouvel indicateur
2c) Un réseau de transport sûr	Taux de conformité des entités canadiennes aériennes réglementées aux règlements de TC en matière de sûreté	Au moins 90 %	2023-03-31	91,8 %	93,03 %	90 %

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

Résultats ministériels	Indicateurs de résultats ministériels	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels en 2018-2019	Résultats réels en 2019-2020	Résultats réels en 2020-2021
3a) Un régime de sécurité et de sûreté moderne qui appuie la croissance économique	Pourcentage des règlements de TC en matière de sécurité harmonisé avec les normes internationales en transport (aérien)	Au moins 100 %	2023-03-31	S. O. – Nouvel indicateur	95,1 %	95,1 %
3b) Un régime de sécurité et de sûreté moderne qui appuie la croissance économique	Pourcentage des règlements de TC en matière de sûreté qui sont harmonisés avec les normes internationales en transport (aérien)	Au moins 90 %	2023-03-31	100 %	100 %	100 %
3c) Un régime de sécurité et de sûreté moderne qui appuie la croissance économique	Pourcentage des demandes de client pour obtenir des autorisations de sécurité ou de sûreté qui répondent aux normes de service de TC (aérien)	Au moins 83 %	2023-03-31	84 %	89 %	80,45 %
3d) Un régime de sécurité et de sûreté moderne qui appuie la	Pourcentage des autorisations réglementaires de sécurité des entités certifiées qui étaient traitées	Au moins 95 %	2023-03-31	S. O. – Nouvel indicateur	99,88 %	99,87 %

Résultats ministériels	Indicateurs de résultats ministériels	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels en 2018-2019	Résultats réels en 2019-2020	Résultats réels en 2020-2021
croissance économique	conformément aux normes de service établies (maritime)					

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

Dépenses budgétaires prévues pour un réseau de transport sûr et sécuritaire

En ce qui concerne le réseau de transport sûr et sécuritaire, le tableau suivant montre les dépenses budgétaires prévues en 2022-2023, ainsi que les dépenses prévues lors de cet exercice et de chacun des deux exercices suivants.

Dépenses budgétaires en 2022-2023 (telles qu'indiquées dans le budget principal des dépenses)	Dépenses prévues en 2022-2023	Dépenses prévues en 2023-2024	Dépenses prévues en 2024-2025
418 683 617	418 683 617	366 336 345	362 571 568

Ressources humaines prévues pour un réseau de transport sûr et sécuritaire

En ce qui concerne le réseau de transport sûr et sécuritaire, le tableau suivant indique, en équivalents temps plein, les ressources humaines dont le Ministère aura besoin pour s'acquitter de cette responsabilité essentielle en 2022-2023 et lors de chacun des deux exercices suivants.

Équivalents temps plein prévus en 2022-2023	Équivalents temps plein prévus en 2023-2024	Équivalents temps plein prévus en 2024-2025
3 482	3 253	3 238

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

Responsabilité essentielle 2 : Réseau de transport écologique et novateur

Description

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

Faits saillants de la planification

TC aide à réduire les gaz à effet de serre au moyen de politiques et de programmes en vertu du Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques et du Plan climatique renforcé du Canada visant à réduire les émissions provenant du transport intérieur. Cela comprend la collaboration avec des partenaires pour créer des mesures qui permettent aux consommateurs et aux entreprises de choisir plus facilement des véhicules à zéro émission, élaborant une stratégie pour décarboniser le transport routier des marchandises qui produit des émissions élevées, et la collaboration avec les représentants de l'industrie, les organismes de réglementation provinciaux et les universitaires afin d'explorer différentes options qui pourraient favoriser le camionnage longue distance à zéro émission. Nous continuerons d'élaborer des feuilles de route pour la décarbonisation et de mettre en œuvre des plans d'action et des ententes volontaires avec l'industrie pour décarboniser les secteurs aériens, maritime et ferroviaire. TC collaborera avec des partenaires dans le cadre de tribunes internationales, comme l'Organisation maritime internationale et l'Organisation de l'aviation civile internationale, afin de réduire les répercussions environnementales du transport international.

TC continuera de préserver et de rétablir les écosystèmes marins en prenant des mesures pour traiter les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux. Cela comprend la poursuite de la mise en œuvre et de l'application de la *Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux*^{xxvii}, qui vise à renforcer la responsabilité des propriétaires en ce qui concerne la gestion des bâtiments en fin de vie. La mise en œuvre de la loi fera également progresser les initiatives favorisant la création de possibilités économiques pour les entreprises et les collectivités autochtones en ce qui concerne les bâtiments préoccupants. De plus, elle améliorera la qualité de l'information sur les propriétaires de navires et facilitera la création d'un programme financé par les propriétaires de navires pour aider à soutenir l'assainissement et la prévention des épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux prioritaires. TC élaborera également un règlement sur le recouvrement des coûts afin d'établir des frais de service et élaborera un nouveau règlement sur les sanctions pécuniaires administratives pour renforcer l'application de la *Loi sur les eaux navigables canadiennes*^{xxviii}.

Afin de réduire les risques économiques et environnementaux au Canada provenant de l'introduction et de la propagation des espèces aquatiques envahissantes, TC mettra en œuvre le *Règlement sur l'eau de ballast*^{xxix} de 2021. Le règlement vise à réduire la propagation des espèces aquatiques envahissantes au Canada, ainsi que leur transfert du Canada vers d'autres pays, et à aider à protéger la biodiversité mondiale. TC continuera de collaborer avec la

communauté maritime nationale et internationale qui contrôle et assure la gestion de l'encrassement biologique des navires. Nous continuerons d'appuyer les efforts visant à réduire la pollution provenant des navires et des déversements d'hydrocarbures en surveillant la conformité des entreprises de transport maritime aux lois canadiennes, comme la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*^{xl}, en élargissant la capacité du *Programme national de surveillance aérienne*^{xli}, et en effectuant des inspections, des audits, de la surveillance et en prenant des mesures relatives à l'application de la loi. TC continuera également de soutenir les travaux à l'échelle nationale et internationale en vue de réduire les bruits des navires sous-marins et prévenir les déchets de plastique dans la mer provenant des activités basées sur les bateaux. Cela comprend la participation aux travaux de l'Organisation maritime internationale pour réduire la pollution par le plastique provenant des activités maritimes, et de contribuer à la révision des directives de l'OMI par rapport au bruit des navires sous-marins.

Innover et développer de nouvelles technologies de transport

TC continuera de promouvoir la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de pollution atmosphérique provenant des moyens de transport et appuiera l'adoption de nouvelles technologies propres qui améliorent la vie des Canadiens. Cela comprend le financement de la recherche, les essais et le déploiement d'innovations propres pour les secteurs ferroviaire, routier, maritime et aérien. Les initiatives financées, par l'entremise du programme Solutions innovatrices Canada, accroîtront l'adoption de technologies émergentes pour appuyer les propositions thématiques axées sur la mission et les propositions qui répondent aux besoins du Ministère.

Afin de réduire les gaz à effet de serre et les polluants atmosphériques provenant du transport aérien et d'adopter de nouvelles technologies propres qui améliorent la vie des Canadiens, TC poursuivra ses activités liées au projet réglementaire de bac à sable pour évaluer l'utilisation d'avions légers sportifs électriques pour leur adaptabilité à l'entraînement en vol au Canada et à l'environnement climatique. Les versions électriques et conventionnelles seront comparées sur le plan du rendement, de la manutention, de la fiabilité et de l'adaptation à la formation en vol. Les versions électriques seraient à émission zéro et offriraient une réduction importante du bruit, tandis que la version à moteur à piston aurait une économie de carburant considérablement meilleure en raison des matériaux légers et pourrait brûler du carburant sans plomb, contrairement aux avions d'entraînement conventionnels.

TC élaborera des lignes directrices non réglementaires et stratégiques pour financer la recherche, des projets pilotes, des études, l'élaboration de codes et de normes, ainsi que les efforts pour renforcer la capacité de promotion des essais et le déploiement sûrs et sécuritaires de véhicules connectés et automatisés. De plus, nous continuerons de fournir des conseils d'expert pour l'élaboration du Règlement technique mondial n° 20 – Sécurité des véhicules électriques et le Règlement technique mondial n° 13 – Véhicules à hydrogène à pile à combustible dans le cadre du Groupe de travail de la sécurité passive du Forum mondial de l'harmonisation des règlements sur les véhicules. Ces normes aideront à réduire le risque de sécurité lié à l'introduction de nouvelles technologies vertes dans les véhicules sur nos routes.

Faire progresser notre partenariat avec les peuples autochtones

L'engagement de TC à l'égard de la réconciliation est à la base de nos activités et touche tous les modes de transport. En 2022-2023, nous ferons progresser notre rôle dans la réconciliation avec les Autochtones. Nous continuerons de renforcer nos relations actuelles et d'établir de nouveaux partenariats avec les peuples autochtones, en améliorant notre harmonisation avec la [Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones](#)^{xliii}, et de veiller à ce que les droits des Autochtones soient soigneusement pris en compte dans l'examen et la mise à jour des mesures législatives ou administratives liées au transport qui peuvent avoir une incidence sur ces droits. De plus, nous collaborerons avec le ministère de la Justice et Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada pour accélérer l'élaboration conjointe d'un plan d'action visant à atteindre les objectifs de la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones (DNUDPA) et à accélérer la mise en œuvre des appels à l'action de la Commission de vérité et réconciliation. Nous y parviendrons en nous acquittant de l'obligation légale de consulter, en facilitant l'échange d'information et le renforcement des capacités, et en collaborant de façon proactive et constructive avec les communautés et les organisations autochtones, en faisant preuve de prudence et en agissant délibérément pour assurer la cohérence interne et l'harmonisation avec l'approche pangouvernementale du Canada.

Nous poursuivons nos efforts pour élaborer de nouvelles normes en partenariat avec les groupes autochtones dans de nombreux domaines, notamment l'élaboration et la mise en œuvre d'initiatives liées à la sécurité maritime, des accords de partage des bénéfices des activités génératrices d'économie menées sur le territoire traditionnel autochtone et le développement conjoint du savoir des Autochtones et de cadres de cogestion dans la mise en œuvre de la *Loi sur les eaux navigables canadiennes*. À l'interne, nous nous engageons à former et à sensibiliser les employés de TC sur l'histoire, la culture et les traditions autochtones ainsi qu'à offrir des occasions de mobilisation constructives grâce à l'élaboration de cours et de documentation liés à la réconciliation avec les Autochtones qui sont offerts aux employés.

Analyse comparative entre les sexes plus (ACS+)

Les programmes relevant de la responsabilité essentielle 2 ont indiqué un certain nombre d'initiatives liées à l'ACS+ qui sont en cours, qui ont récemment été achevées ou pour lesquelles des interventions sont prévues au cours de l'exercice à venir et au-delà. Cela comprend, plus particulièrement, le renforcement du cadre réglementaire des programmes, notamment l'intégration sécuritaire de drones dans l'espace aérien canadien, en évaluant l'incidence que les règlements proposés pourraient avoir sur les Canadiens de groupes identifiables, y compris en fonction du sexe, de l'âge, de l'emplacement géographique et du statut de peuple autochtone.

Le Programme de développement durable à l'horizon 2030 et les Objectifs de développement durable des Nations Unies

Un représentant de TC participe aux rencontres du groupe d'experts de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (CEE-ONU) sur l'évaluation des conséquences des changements climatiques et de l'adaptation à ceux-ci pour le transport intérieur. Le groupe

d'experts fait progresser les travaux visant à procurer et à partager des connaissances et renforce les capacités dans toute la région de la CEE-ONU. Ces travaux soutiennent plusieurs objectifs de développement durable des Nations Unies, notamment l'objectif 9 – Bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation, l'objectif 13 – Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions et l'objectif 17 – Renforcer les moyens de mettre en œuvre le Partenariat mondial pour le développement et le revitaliser.

TC continuera de mettre en place et de peaufiner des mesures visant à protéger les populations de baleines en péril du Canada contre les effets négatifs du trafic maritime et à prévenir l'introduction d'espèces aquatiques envahissantes par les navires, ce qui contribue à l'objectif 14 – Conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable.

TC fera progresser l'objectif 13 visant à lutter contre les changements climatiques, en mettant en œuvre, avec ses partenaires fédéraux, le Plan climatique renforcé du Canada : Un environnement sain et une économie saine.

Dans le cadre de l'objectif 7 – Garantir l'accès de tous à des services énergétiques fiables, durables et modernes, à un coût abordable, et de l'objectif 12 – Établir des modes de consommation et de production durables, le gouvernement du Canada s'est engagé à accroître le nombre de véhicules à zéro émission sur les routes canadiennes. Cela est appuyé par l'exigence de vente de véhicules légers à zéro émission à 100 % d'ici 2035 et l'engagement d'imposer la vente de véhicules à zéro émission mentionnée dans le discours du Trône de 2021. Grâce à des initiatives comme le [programme Incitatifs pour l'achat de véhicules à zéro émission^{xliii}](#) (iVZE), en date du 31 décembre 2021, le [gouvernement du Canada a aidé^{xliiv}](#) plus de 127 000 Canadiens et entreprises canadiennes à acheter des véhicules plus écologiques, ce qui réduira les émissions de GES et favorisera l'assainissement de l'air.

Expérimentation

Nous continuerons de financer des programmes de recherche avec le Conseil national de recherches pour mettre au point des méthodes d'essai afin d'évaluer le rendement en matière de sécurité des systèmes de véhicules à zéro émission et de contribuer à l'élaboration de règlements techniques mondiaux et de règlements canadiens. De plus, nous continuerons de tirer parti de l'expérimentation de l'innovation et des technologies émergentes au moyen de projets pilotes et de bacs à sable réglementaires pour orienter l'élaboration de normes fondées sur les risques et de règlements fondés sur des données probantes.

TC a reçu 45,8 millions de dollars sur trois ans dans le cadre du budget de 2019 pour réaliser la Feuille de route de l'Examen de la réglementation du secteur des transports sur l'innovation. Grâce à ce financement, TC continuera de soutenir les essais commerciaux de la technologie des drones au moyen de projets pilotes et de permis de vol spéciaux.

Résultats prévus pour un Réseau de transport écologique et novateur

En ce qui concerne le Réseau de transport écologique et novateur, le tableau suivant montre les résultats prévus, les indicateurs de résultats, les cibles et les dates visées en 2022-2023, ainsi que les résultats réels des trois exercices financiers les plus récents dont les résultats réels sont disponibles.

Résultat 4 : Réduction des 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) Les émissions atmosphériques nocives provenant des transports au Canada sont réduites	Pourcentage de changement relatif aux émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports	Les émissions du secteur des transports en 2021 sont réduites par rapport aux niveaux de 2019 (186 tm), ce qui contribue à la réalisation de l'objectif national du Canada de réduire les émissions de 40 à 45 % d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 2005 ⁷ .	2022-12-31	15 % au-dessus des niveaux de 2005 en 2018	16 % au-dessus des niveaux de 2005 en 2019	Les émissions pour l'année 2020 seront publiées en avril 2022

⁷ 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.

Résultat 5 : Les milieux océanique et marin du Canada sont protégés des 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 des répercussions du transport maritime	Réduction du taux de déversements dans les milieux océanique et marin du Canada	À déterminer	À déterminer	S. O. – Nouvel indicateur à partir du 1 ^{er} avril 2022	S. O. – Nouvel indicateur à partir du 1 ^{er} avril 2022	S. O. – Nouvel indicateur à partir du 1 ^{er} avril 2022
5b) Les milieux océanique et marin du Canada sont protégés des répercussions du transport maritime	Pourcentage de bâtiments mesurant 20 mètres et plus qui respectent les mesures de limitation de vitesse visant à atténuer les répercussions du trafic maritime sur les espèces marines	Au moins 85 %	2023-03-31	S. O. – Nouvel indicateur à partir du 1 ^{er} avril 2021	S. O. – Nouvel indicateur à partir du 1 ^{er} avril 2021	S. O. – Nouvel indicateur à partir du 1 ^{er} avril 2021

Résultat 6 : Le réseau de transport favorise l'innovation

Résultats ministériels	Indicateurs de résultats ministériels	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels en 2018-2019	Résultats réels en 2019-2020	Résultats réels en 2020-2021
6a) Un réseau de transport qui favorise l'innovation	Nombre de nouveaux produits	Au moins 738 (l'écart reste de +/- 10 % d'une	2023-03-31	820	S. O. : L'indicateur est en cours de révision	S. O. : L'indicateur est en cours de révision

Résultats ministériels	Indicateurs de résultats ministériels	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels en 2018-2019	Résultats réels en 2019-2020	Résultats réels en 2020-2021
	aéronautiques certifiés	année à l'autre)			afin de mieux saisir le programme d'innovation du Ministère et d'en rendre compte	afin de mieux saisir le programme d'innovation du Ministère et d'en rendre compte

Dépenses budgétaires prévues pour un réseau de transport écologique et novateur

En ce qui concerne le réseau de transport écologique et novateur, le tableau suivant montre les dépenses budgétaires en 2022-2023, ainsi que les dépenses prévues lors de cet exercice et de chacun des deux exercices suivants.

Dépenses budgétaires en 2022-2023 (selon le budget principal des dépenses)	Dépenses prévues en 2022-2023	Dépenses prévues en 2023-2024	Dépenses prévues en 2024-2025
357 670 417	357 670 417	163 351 960	139 684 104

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

Ressources financières budgétaires prévues pour un réseau de transport écologique et novateur

Le tableau suivant montre, en équivalents temps plein, les ressources humaines dont le Ministère aura besoin pour s'acquitter de cette responsabilité essentielle en 2022-2023 et lors de chacun des deux exercices suivants.

Équivalents temps plein prévus en 2022-2023	Équivalents temps plein prévus en 2023-2024	Équivalents temps plein prévus en 2024-2025
664	482	468

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

Responsabilité essentielle 3 : Un réseau de transport efficace

Description

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

Faits saillants de la planification

Traiter les problèmes liés aux goulots d'étranglement de la chaîne d'approvisionnement

TC continuera d'améliorer le rendement et la fiabilité du réseau de transport du Canada pour mener les produits vers le marché et faire croître notre économie, notamment en rassemblant et en mobilisant les intervenants à la Table ronde sur la chaîne d'approvisionnement des produits. La Table ronde sur la chaîne d'approvisionnement des produits est un forum national de discussion inclusif axé sur la résilience, l'efficience et l'efficacité du réseau canadien de transport ferroviaire des marchandises. Nous collaborerons avec les membres de la Table ronde sur la chaîne d'approvisionnement des produits pour discuter des problèmes de logistique et de capacité, des tendances du commerce et des marchés nationaux et internationaux, des solutions collaboratives possibles aux lacunes du réseau et des paramètres de rendement de la chaîne d'approvisionnement. Les idées ou approches novatrices proposées qui en découleront pourront être explorées avec divers partenaires de la chaîne d'approvisionnement et du gouvernement.

Par l'entremise du Fonds national des corridors commerciaux, le Ministère continuera d'investir dans les corridors commerciaux et de s'employer à réduire et à prévenir les goulots d'étranglement dans la chaîne d'approvisionnement afin de permettre aux Canadiens de soutenir la concurrence sur les principaux marchés mondiaux. Cet objectif sera atteint grâce à des investissements dans des projets stratégiques qui appuient la circulation des marchandises et des passagers en réduisant les goulots d'étranglement et en s'attaquant aux problèmes de capacité, et qui aident le réseau de transport à faire face aux effets des changements climatiques à s'adapter aux nouvelles technologies et à l'innovation. Un autre objectif clé du programme est de répondre aux besoins uniques en matière de transport dans le nord du Canada afin de soutenir des projets qui améliorent les opportunités socio-économiques du nord. En 2022-2023, TC continuera de surveiller les accords existants et de mettre en œuvre des accords de contribution avec les bénéficiaires de projets récemment approuvés et d'évaluer les propositions dans le cadre d'un nouvel appel national de propositions : accroître la fluidité des chaînes d'approvisionnement du Canada, lancé en décembre 2021. La date limite pour soumettre des propositions dans le cadre de cet appel est le 31 mars 2022 et toutes les propositions de projets complets doivent être soumises avant le 30 juin 2022. Les décisions de financement devraient être prises à l'automne 2022. Un deuxième appel à propositions, visant à faire bailler la pression sur les chaînes d'approvisionnement dans les ports canadiens, a été lancé le 31 janvier 2022, avec un nombre ciblé de projets et une date limite de soumission fixée au 25 février 2022. L'annonce des projets et l'engagement du financement sont prévus au début de 2022-2023.

TC poursuivra la mise en œuvre du Système d'information sur le commerce et le transport afin de fournir des données et des renseignements aux intervenants du secteur des transports et d'orienter la prise de décisions par l'entremise du Centre canadien de données sur les transports et du Carrefour de données et d'information sur les transports. L'élaboration des projets de visibilité de la chaîne d'approvisionnement vise à améliorer la coordination et la planification, à accroître l'efficacité et à appuyer la prise de décisions stratégiques concernant les investissements publics et privés dans les infrastructures numériques et physiques.

TC continuera de collaborer avec les intervenants du gouvernement et de l'industrie pour mieux comprendre l'évolution du paysage des transports, élaborer des solutions novatrices qui respectent et favorisent la diversité et promouvoir une main-d'œuvre solide et prête pour l'avenir qui soutient la résilience de la chaîne d'approvisionnement. La stratégie à quatre piliers du Ministère pour remédier aux pénuries de main-d'œuvre et de compétences met l'accent sur le recrutement et le maintien en poste des groupes sous-représentés, comme les femmes et les Autochtones, la recherche ciblée et l'analyse des données, la promotion, la sensibilisation et les efforts de sensibilisation, l'optimisation des programmes pour appuyer les intérêts du secteur des transports et la modernisation de la réglementation pour l'adapter aux besoins en matière de main-d'œuvre et de compétences en évolution rapide du secteur des transports.

En ce qui concerne les modifications réglementaires, TC présentera un projet de modifications au *Règlement sur les renseignements relatifs au transport* afin de recueillir des données hebdomadaires sur le service public hebdomadaire de fret ferroviaire et des indicateurs de rendement pour améliorer la transparence du réseau ferroviaire du Canada. L'amélioration de l'accès aux données détaillées permettra aux partenaires de la chaîne d'approvisionnement de discuter afin de cerner les difficultés et les solutions liés à l'exploitation des chaînes d'approvisionnement ferroviaires.

Faire progresser le projet de train à grande fréquence

Le train à grande fréquence demeure une grande priorité pour le Ministère. TC continuera de faire progresser le processus d'approvisionnement afin de sélectionner un partenaire du secteur privé pour le projet de [train à haute fréquence](#)^{xlvii} dans le corridor Toronto-Ottawa-Montréal-Québec, en cherchant des possibilités d'étendre le projet au sud-ouest de l'Ontario. La diligence raisonnable contribuera à éclairer la décision finale du gouvernement sur le projet. Cela comprend la diligence raisonnable sur le tracé et l'alignement, ainsi que les coûts d'investissement et d'exploitation, les revenus et l'achalandage, et l'intégration du tracé à Montréal et à Toronto.

Les actifs sont gérés efficacement

Pour assurer l'exploitation sûre, fiable et prévisible des trois services de traversier de l'est du Canada grâce à la prolongation du Programme de contribution pour les services de traversier, TC continuera de travailler avec les exploitants des traversiers. De plus, TC continuera de travailler avec Chantier Davie Canada Inc. pour faire progresser les travaux de conception clés liés à l'acquisition de deux nouveaux navires de remplacement pour les services de traversier de l'est du Canada.

Les ports locaux, de propriété fédérale, ainsi que les aéroports locaux, régionaux et éloignés, représentent un héritage d'investissements fédéraux historiques dans le réseau de transport du Canada. Le ministre des Transports demeure responsable des coûts d'exploitation et d'entretien, y compris les dépenses en immobilisations, de 18 aéroports, de 33 ports publics et du service de traversiers de l'est du Canada. TC ne cherche pas à élargir sa base d'actifs existants, mais il lui incombe de veiller à ce que ces actifs, dont bon nombre ont dépassé leur durée de vie utile, demeurent en état d'exploitation sécuritaire. Nous devons donc prendre des décisions d'investissement en fonction de la nécessité d'assurer un réseau de transport sûr, sécuritaire et efficace (p. ex., accorder une priorité aux projets liés à la santé et à la sécurité), d'atténuer, si nécessaire, les risques liés aux changements climatiques et de prévenir une éventuelle perte d'intérêt pour des actifs précis.

Améliorer les services de transport aérien offerts aux Canadiens

Au cours de l'exercice, le Ministère prévoit achever la mise en œuvre de la législation qui permettrait à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) de fonctionner comme une entité indépendante sans but lucratif dans la poursuite d'un meilleur service, de coûts plus bas et de nouveaux droits pour les voyageurs aériens. TC examinera les façons d'améliorer l'efficacité des services aéroportuaires grâce à l'amélioration des cadres de gouvernance. Ces mesures soutiennent l'engagement du ministre à offrir des solutions de voyage efficaces et abordables tant au pays qu'à l'international.

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

En ce qui a trait à l'objectif 5 « Parvenir à l'égalité des sexes et autonomiser toutes les femmes et les filles », Transports Canada appuiera les efforts internationaux visant à accroître la diversité des sexes dans le secteur des transports, par exemple par le biais du volet de travail sur l'égalité des sexes dans les transports du Forum international des transports et de l'Initiative sur les femmes dans les transports de la Coopération économique Asie-Pacifique, en participant à des dialogues et à des discussions sur les politiques, en contribuant à des recherches et à des événements, et en partageant des renseignements et des pratiques exemplaires.

Résultats prévus pour Un réseau de transport efficace

En ce qui concerne le réseau de transport efficace, le tableau suivant montre les résultats prévus, les indicateurs de résultats, les cibles et les dates d'atteinte des cibles en 2022-2023, ainsi que les résultats réels des trois derniers exercices financiers pour lesquels des résultats réels sont disponibles.

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

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'expédier les produits de façon efficace vers le marché	Temps de déplacement d'un point à l'autre de conteneurs le long du corridor commercial entre les ports de la côte Ouest du Canada et Chicago, y compris le temps de passage à la frontière	Inférieur ou égal à 6,5 jours	2023-03-31	7 jours	6,5 jours	6,2 jours
7b) Les corridors de transport permettent d'expédier les produits de façon efficace vers le marché	Temps de déplacement d'un point à l'autre, du côté du Canada, de camions de marchandises générales le long du corridor commercial Toronto–États-Unis, y compris le temps de passage à la frontière	Inférieur ou égal à 3,5 heures	2023-03-31	S. O. – Nouvel indicateur	S. O. – Nouvel indicateur	3,4 heures
7c) Les corridors de transport permettent d'expédier les produits de façon efficace vers le marché	Temps de déplacement d'un point à l'autre de marchandises conteneurisées en provenance des ports d'Asie	Au plus 27,5 jours	2023-03-31	27,4 jours	25,9 jours	29,7 jours

Plan ministériel 2019–2020

7d) Les corridors de transport permettent d'expédier les produits de façon efficace vers le marché	Temps de déplacement d'un point à l'autre d'un ensemble sélectionné de marchandises, comme le grain, du Canada vers l'Asie	Au plus 39,5 jours	2023-03-31	39 jours	39,5 jours	40,5 jours
--	--	--------------------	------------	----------	------------	------------

Résultat 8 : Les exploitants canadiens du transport des passagers et des marchandises 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 exploitants canadiens du transport des passagers et des marchandises profitent d'options et d'un service amélioré	Pourcentage de demandes/problèmes de services aériens internationaux traités ⁸	Exactement 100 %	31/03/2023	S. O. – Nouvel indicateur	S. O. – Nouvel indicateur	100 % (7 de 7) ⁹
8b) Les exploitants canadiens du transport des passagers et des marchandises profitent d'options	Pourcentage des demandes d'exemption traitées de transporteurs étrangers pour des	Exactement 100 %	31/03/2023	S. O. – Nouvel indicateur	100 % (2 de 2)	100 % (3 de 3) ¹¹

⁸ Exprimé en pourcentage, cet indicateur de résultat ministériel a une utilité limitée puisque le Ministère, au moyen de l'ACE(A), vise à traiter toutes les demandes de désignation, quel que soit le nombre réel de demandes reçues, et envisage de réviser cet indicateur.

⁹ Ce chiffre représente le nombre réel de demandes de désignation traitées en 2020-2021. Comme prévu, il est assez faible en raison de la pandémie, qui a fragilisé les activités du secteur du transport aérien.

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

et d'un service amélioré	services offerts au Canada ¹⁰					
--------------------------	--	--	--	--	--	--

Résultat 9 : Transports Canada gère ses actifs de façon efficace

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 TC ¹²	Exactement 100 % (*certains types d'événements sont exclus du calcul)	2023-03-31	100 %	100 %	100 %
9b) Transports Canada gère ses actifs de façon efficace	Pourcentage de traversiers appartenant à TC et gérés par le Ministère qui demeurent opérationnels	Exactement 100 % (*certains types d'événements sont exclus du calcul)	2023-03-31	100 %	100 %	100 %
9c) Transports Canada gère ses actifs de façon efficace	Pourcentage de ports appartenant à TC et gérés par le Ministère qui demeurent opérationnels	Exactement 100 % (*certains types d'événements sont exclus du calcul)	2023-03-31	100 %	100 %	100 %

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

¹² 9a) à 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 pour des raisons qui ne peuvent être prévues ou qui échappent au contrôle du Ministère, comme des problèmes liés aux conditions météorologiques, des catastrophes naturelles ou des grèves d'employés, est exclue.

Dépenses budgétaires prévues pour Un réseau de transport efficace

En ce qui concerne le réseau de transport efficace, le tableau suivant illustre les dépenses budgétaires prévues en 2022-2023, ainsi que les dépenses prévues pour cet exercice et chacun des deux suivants.

Dépenses budgétaires prévues en 2022-2023 (telles qu'indiquées dans le budget principal des dépenses)	Dépenses prévues en 2022-2023	Dépenses prévues en 2023-2024	Dépenses prévues en 2024-2025
1 879 138 960	1 879 138 960	1 662 392 463	1 217 282 540

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

Ressources humaines prévues pour Un réseau de transport efficace

Le tableau suivant montre, en équivalents temps plein, les ressources humaines dont le Ministère aura besoin pour s'acquitter de cette responsabilité essentielle en 2022-2023 et lors de chacun des deux exercices suivants.

Équivalents temps plein prévus 2022-2023	Équivalents temps plein prévus 2023-2024	Équivalents temps plein prévus 2024-2025
566	564	561

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

Services internes : résultats prévus

Description

Les services internes sont les services qui sont fournis au sein d'un ministère afin qu'il puisse s'acquitter de ses obligations ministérielles et exécuter ses programmes. Il existe 10 catégories de services internes :

- ▶ Services de gestion et de surveillance
- ▶ Services de communication
- ▶ Services juridiques
- ▶ Services de gestion des ressources humaines
- ▶ Services de gestion des finances
- ▶ Services de gestion de l'information
- ▶ Services de technologie de l'information
- ▶ Services de gestion des biens immobiliers
- ▶ Services de gestion du matériel
- ▶ Services de gestion des acquisitions

Faits saillants de la planification

TC poursuivra son initiative de modernisation des frais en consultant les intervenants et en sollicitant leur avis sur les modifications proposées avant de les mettre en œuvre. De plus, TC utilisera davantage les outils numériques dans les services qu'il propose et se conformera aux exigences de la *Loi sur les frais de service*, notamment en produisant des rapports sur son rendement en matière de prestation des services.

En 2022-2023, TC continuera d'innover pour répondre aux besoins d'une main-d'œuvre diversifiée et dynamique, en plus d'attirer et de conserver les talents grâce à la modernisation de ses programmes et de ses services sur la santé et la sécurité au travail, la rémunération, et la diversité et l'apprentissage, tout en aidant à définir les compétences et les besoins professionnels nécessaires à l'avenir.

TC encouragera le recours au numérique pour informer et mobiliser les intervenants internes et les autres ministères et organismes gouvernementaux de manière ouverte et transparente. TC fera également la transition vers un gouvernement plus numérique en intégrant mieux l'expertise en matière de numérique, de services et de données afin d'améliorer le fonctionnement du gouvernement et les services aux citoyens. Enfin, TC stabilisera et améliorera les activités de GI-TI et de cybersécurité en faisant appel à l'automatisation et aux outils et en stabilisant le Ministère.

Le Ministère s'emploiera à utiliser davantage les technologies modernes, comme l'automatisation robotisée des processus et l'analyse des données, afin d'améliorer la productivité, renforcer les contrôles internes, améliorer le service à la clientèle et appuyer la prise

de décisions efficace. TC restructurera également son parc de véhicules, en faisant l'acquisition de véhicules à zéro émission (VZÉ).

Dépenses budgétaires prévues pour les services internes

Le tableau suivant montre, pour les services internes, les dépenses budgétaires prévues en 2022-2023, ainsi que les dépenses prévues au cours de cet exercice et de chacun des deux exercices suivants.

Dépenses budgétaires 2022-2023 (selon le budget principal des dépenses)	Dépenses prévues 2022-2023	Dépenses prévues 2023-2024	Dépenses prévues 2024-2025
196 360 203	196 360 203	184 126 879	181 293 115

Ressources humaines prévues pour les services internes

Le tableau suivant montre, en équivalents temps plein, les ressources humaines dont le Ministère aura besoin pour exécuter ses services internes en 2022-2023 et lors de chacun des deux exercices suivants.

Équivalents temps plein prévus 2022-2023	Équivalents temps plein prévus 2023-2024	Équivalents temps plein prévus 2024-2025
1 346	1 306	1 297

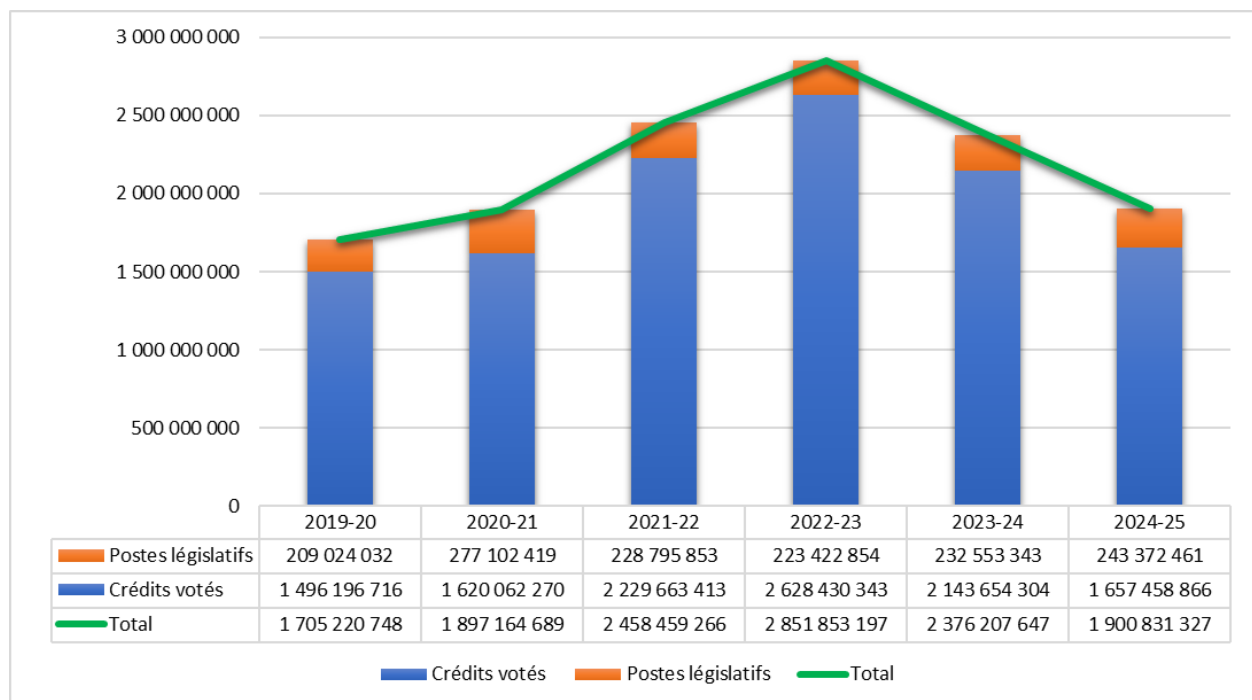
Dépenses et ressources humaines prévues

Cette section donne un aperçu des dépenses et des ressources humaines du Ministère prévues pour les trois prochains exercices et compare les dépenses prévues pour l'exercice 2022-2023 avec les dépenses réelles de l'exercice en cours et de l'exercice précédent.

Dépenses prévues

Dépenses ministérielles de 2019-2020 à 2024-2025

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



Comme le montre le graphique, les dépenses de TC ont augmenté en 2021-2022 par rapport aux niveaux de 2019-2020 et de 2020-2021. L'augmentation est principalement attribuable au financement supplémentaire d'initiatives, comme l'initiative de soutien au secteur aérien canadien pendant la pandémie de COVID-19 et l'initiative sur les véhicules à zéro émission.

Les dépenses continueront d'augmenter jusqu'en 2022-2023, principalement en raison de la recapitalisation et du financement du Fonds national des corridors commerciaux pour soutenir le secteur aérien pendant la pandémie de COVID-19. Celles-ci sont en partie contrebalancées par une baisse du financement en 2022-2023 pour des initiatives, comme l'achat de véhicules à zéro émission, le soutien aux communautés isolées et l'élimination graduelle du financement pour d'autres initiatives.

Plans de dépenses pour 2023-2024 et 2024-2025

Les plans de dépenses diminuent après 2022-2023, principalement en raison de la temporisation du financement d'initiatives telles que :

- Le soutien au secteur aérien pendant la pandémie de COVID-19;
- L'initiative sur les véhicules à zéro émission;
- L'initiative de sécurité et de sûreté des chemins de fer et du transport des marchandises dangereuses (Rail/TMD);
- Le programme de protection des côtes et des voies navigables du Canada

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

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

Le tableau suivant présente des renseignements sur les dépenses imputables à chaque responsabilité essentielle de TC et à ses services internes en 2022-2023 et au cours d'autres exercices pertinents.

Responsabilités essentielles et services internes	Dépenses réelles 2019-2020	Dépenses réelles 2020-2021	Prévision des dépenses 2021-2022	Dépenses budgétaires 2022-2023 (selon le budget principal des dépenses)	Dépenses prévues 2022-2023	Dépenses prévues 2023-2024	Dépenses prévues 2024-2025
RE 1 : Un réseau de transport sûr et sécuritaire	453 703 550	460 142 801	457 948 578	418 683 617	418 683 617	366 336 345	362 571 568
RE 2 : Un réseau de transport écologique et novateur	389 635 911	345 956 925	553 597 137	357 670 417	357 670 417	163 351 960	139 684 104
RE 3 : Un réseau de transport efficace	644 930 752	852 124 999	1 206 020 148	1 879 138 960	1 879 138 960	1 662 392 463	1 217 282 540
Sous-total	1 488 270 213	1 658 224 725	2 217 565 862	2 655 492 994	2 655 492 994	2 192 080 768	1 719 538 212
Services internes	216 950 535	238 939 963	240 893 404	196 360 203	196 360 203	184 126 879	181 293 115
Total	1 705 220 748	1 897 164 689	2 458 459 266	2 851 853 197	2 851 853 197	2 376 207 647	1 900 831 327

Ressources humaines prévues

Le tableau suivant présente des renseignements sur les ressources humaines, en équivalents temps plein (ETP), pour chaque responsabilité essentielle de TC et ses services internes en 2022-2023 et au cours des autres exercices pertinents.

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

Responsabilités essentielles et services internes	Équivalents temps plein réels 2019-2020	Équivalents temps plein réels 2020-2021	Prévision des équivalents temps plein 2021-2022	Équivalents temps plein prévus 2022-2023	Équivalents temps plein prévus 2023-2024	Équivalents temps plein prévus 2024-2025
RE 1 : Un réseau de transport sûr et sécuritaire	3 479	3 514	3 473	3 482	3 253	3 238
RE 2 : Un réseau de transport écologique et novateur	629	678	794	664	482	468
RE 3 : Un réseau de transport efficace	488	490	523	566	564	561
Sous-total	4 596	4 682	4 790	4 712	4 299	4 267
Services internes	1 448	1 569	1 670	1 346	1 306	1 297
Total	6 044	6 251	6 460	6 058	5 605	5 564

Comme le montre le tableau ci-dessus, les ETP ont augmenté de 2019-2020 à 2021-2022. Cette augmentation est principalement attribuable à certaines initiatives, comme le soutien au secteur aérien canadien pendant la pandémie de COVID-19, les objectifs de conservation marine et les investissements ciblés dans les infrastructures pour réduire les risques liés au transport ferroviaire à haute fréquence.

Le nombre d'ETP prévu devrait diminuer à partir de 2022-2023, principalement en raison d'une réduction et de la temporisation du financement pour certaines initiatives, comme le Plan de protection des océans, le projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain et l'examen de la réglementation.

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

Budget des dépenses par crédit voté

Des renseignements sur les crédits de TC sont disponibles dans le [Budget principal des dépenses de 2022-2023](#).¹

État des résultats condensé prospectif

L'état des résultats condensé prospectif donne un aperçu général des activités de TC pour les exercices 2021-2022 et 2022-2023.

Les montants des prévisions des dépenses et des dépenses prévues figurant dans le présent état des résultats ont été préparés selon la méthode de comptabilité d'exercice. Les montants des prévisions des dépenses et des dépenses prévues figurant dans les autres sections du Plan ministériel ont été préparés selon la méthode de comptabilité axée sur les dépenses. Les montants peuvent donc différer.

Un état prospectif des résultats plus détaillé et des notes afférentes, notamment un rapprochement des coûts de fonctionnement nets et des autorisations demandées, se trouvent sur le [site Web](#)^{li} de TC.

État des résultats condensé prospectif pour l'exercice se terminant le 31 mars 2023 (en dollars)

Renseignements financiers	Résultats prévus en 2021-2022	Résultats prévus en 2022-2023	Écart (résultats prévus en 2022-2023 moins prévisions des résultats de 2021-2022)
Total des dépenses	2 631 460 972	2 722 106 294	90 645 322
Total des revenus	81 436 330	84 239 573	2 803 243
Coût de fonctionnement net avant le financement et les transferts gouvernementaux	2 550 024 642	2 637 866 721	87 842 079

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

Renseignements ministériels

Profil organisationnel

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

Administrateur général : Michael Keenan

Portefeuille ministériel : Transports Canada

Le portefeuille de Transports Canada comprend :

- Transports Canada;
- des sociétés à régie partagée (p. ex., la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent);
- des sociétés d'État (p. ex., l'Administration de pilotage des Grands Lacs).

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

Instrument habilitant : *Loi sur le ministère des Transports*^{lii} (LRC 1985, ch. T-18)

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

Année d'incorporation ou de création : 1936

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

Des renseignements sur la raison d'être, le mandat et le rôle de TC sont disponibles sur le [site Web](#)^{lv} du Ministère.

Des renseignements sur les engagements ministériels de TC se trouvent dans la [lettre de mandat du Ministère](#)^{lvi}.

Contexte opérationnel

Des renseignements sur le contexte opérationnel sont disponibles sur le [site Web de TC](#)^{lvii}.

Cadre de présentation des rapports

Le Cadre ministériel des résultats et le Répertoire des programmes approuvés de TC pour 2022-2023 sont présentés ci-dessous.

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

	<p>Résultat 3 : Un régime moderne de sécurité et de sûreté qui appuie la croissance économique</p>	<p>Indicateur : Pourcentage des règlements de TC en matière de sûreté et de sécurité harmonisé avec les normes internationales en transport (aérien)</p> <p>Indicateur : Pourcentage des demandes de client pour obtenir des autorisations de sécurité ou de sûreté qui respectent les normes de service de TC (aérien)</p> <p>Indicateur : Pourcentage des autorisations réglementaires en matière de sûreté des entités certifiées qui ont été obtenues conformément aux normes de service établies (maritime)</p>	<p>Résultat 6 : Un réseau de transport qui favorise l'innovation</p>	<p>Indicateur : Nombre de nouveaux produits aéronautiques certifiés</p>	<p>Résultat 9 : Transports Canada gère ses actifs de façon efficace</p>	<p>Indicateur : Disponibilité des biens liés au transport détenus et gérés par Transports Canada (ports, aéroports et traversiers)</p>	
	<p>Responsabilité essentielle 1 : Un réseau de transport sûr et sécuritaire</p>	<p>Responsabilité essentielle 2 : Un réseau de transport écologique et novateur</p>	<p>Responsabilité essentielle 3 : Un réseau de transport efficace</p>				
<p>Répertoire des programmes</p>	<p>Programmes : Cadre réglementaire de la sécurité aérienne, Surveillance de la sécurité aérienne, Services des aéronefs, Cadre réglementaire de la sécurité maritime, Surveillance de la sécurité maritime, Cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire, Surveillance de la sécurité ferroviaire, Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire, Cadre réglementaire de la sécurité intermodale du transport terrestre, Surveillance de la sécurité intermodale du transport terrestre, Cadre réglementaire pour le transport des marchandises dangereuses, Surveillance du transport des marchandises dangereuses, Soutien technique du transport des marchandises dangereuses, Cadre réglementaire de la sûreté aérienne, Surveillance de la sûreté aérienne, Cadre réglementaire de la sûreté maritime, Surveillance de la sûreté maritime, Cadre réglementaire de la sûreté intermodale du transport terrestre, Surveillance de la sûreté intermodale du transport terrestre, Certification de filtrage de sécurité et Gestion des urgences.</p>	<p>Programmes : Changements climatiques et qualité de l'air, Protection des océans et des voies navigables, Programme de protection de la navigation, Gérance environnementale du transport, Innovation dans le secteur des transports et Partenariats avec les Autochtones et mobilisation des Autochtones.</p>	<p>Programmes : Cadres qui appuient le marché des transports, Analyse du secteur des transports, Corridors commerciaux nationaux et Infrastructure de transport.</p>				

Renseignements complémentaires sur le Répertoire des programmes

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

Tableaux de renseignements supplémentaires

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

- ▶ Stratégie de développement durable du Ministère;
- ▶ Renseignements sur les programmes de paiements de transfert;
- ▶ Analyse comparative entre les sexes plus (ACS+);
- ▶ Objectifs du Programme de développement durable à l'horizon 2030 de l'Organisation des Nations Unies.

Dépenses fiscales fédérales

Le Plan ministériel de TC ne comprend pas de renseignements sur les dépenses fiscales.

Les dépenses fiscales relèvent du ministre des Finances. Le ministère des Finances publie chaque année des estimations de coûts et des projections de dépenses fiscales à l'échelle du gouvernement dans le [Rapport sur les dépenses fiscales fédérales](#).^{lx} Ce rapport présente des renseignements détaillés sur les dépenses fiscales, y compris les objectifs, les renseignements historiques et les renvois aux programmes de dépenses connexes du gouvernement fédéral, ainsi que des évaluations, des documents de recherche et une analyse comparative entre les sexes plus.

Coordonnées de l'organisation

Transport Canada (ADI)

330, rue Sparks

Ottawa (Ontario)

K1A 0N5

Numéro de téléphone : 613-990-2309

Numéro de télécopieur : 613-954-4731

Courriel : Questions@tc.gc.ca

Site Web : [Site Web de Transports Canada](#)^{lxi}

Annexe : définitions

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

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

cadre ministériel des résultats (departmental results framework)

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

cible (target)

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

crédit (appropriation)

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

dépenses budgétaires (budgetary expenditures)

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

dépenses législatives (statutory expenditures)

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

dépenses non budgétaires (non-budgetary expenditures)

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

dépenses prévues (planned spending)

En ce qui a trait aux plans ministériels et aux rapports sur les résultats ministériels, les dépenses prévues sont les 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. Ce dernier doit être en mesure de justifier les dépenses et les augmentations présentées dans son plan ministériel et son rapport sur les résultats ministériels.

dépenses votées (voted expenditures)

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

équivalent temps plein (full-time equivalent)

Mesure utilisée pour représenter une année-personne complète d'un employé dans le budget ministériel. L'équivalent temps plein est calculé en fonction du coefficient des heures de travail assignées et des heures normales de travail. Les heures normales de travail sont établies dans les conventions collectives.

expérimentation (experimentation)

Activités visant à explorer, mettre à l'essai et comparer les effets et les répercussions des politiques et des interventions afin d'éclairer la prise de décisions et améliorer les résultats pour les Canadiens. L'expérimentation se rapporte à l'innovation tout en étant distincte de celle-ci. L'innovation est l'essai de quelque chose de nouveau tandis que l'expérimentation consiste en une comparaison rigoureuse des résultats. Par exemple, l'introduction d'une nouvelle application mobile pour communiquer avec les Canadiens est une innovation, tandis que l'expérimentation consiste à tester la nouvelle application et à la comparer à un site Web existant ou à d'autres outils pour voir laquelle atteint le plus de personnes.

indicateur de résultat ministériel (departmental result indicator)

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

initiative horizontale (horizontal initiative)

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

plan (plan)

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

plan ministériel (departmental plan)

Document qui présente les priorités, les programmes, les résultats escomptés et les besoins en ressources connexes d'un ministère pendant une période de trois ans à compter de l'année indiquée dans le titre du rapport. Les plans ministériels sont présentés au Parlement chaque printemps.

priorités pangouvernementales (government-wide priorities)

Aux fins du Plan ministériel de 2022-2023, les priorités pangouvernementales sont les thèmes généraux qui décrivent le programme du gouvernement énoncé dans le discours du Trône de 2021, soit Protéger les Canadiens de la COVID-19; Aider les Canadiens durant la pandémie; Rebâtir en mieux – une stratégie pour améliorer la résilience de la classe moyenne; et Le pays pour lequel nous menons ce combat.

programme (program)

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

rapport sur les résultats ministériels (departmental results report)

Rapport d'un ministère sur les réalisations accomplies au cours d'un exercice financier par rapport à ses plans, ses priorités et les résultats attendus énoncés dans son Plan ministériel pour cet exercice. Les Rapports sur les résultats ministériels sont généralement déposés au Parlement chaque automne.

rendement (performance)

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

répertoire des programmes (program inventory)

Répertoire des programmes d'un ministère qui décrit le mode d'organisation de ses ressources en vue de s'acquitter de ses responsabilités essentielles et d'atteindre les résultats prévus.

responsabilité essentielle (core responsibility)

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

résultat (result)

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

résultat ministériel (departmental result)

Changement sur lequel un ministère veut exercer une influence. Un résultat ministériel échappe généralement au contrôle direct du ministère, mais devrait être influencé par les résultats des programmes.

Notes en fin d'ouvrage

- i Site Web de Transports Canada, <https://tc.canada.ca/fr/plans-ministeriels-pm-archives>
- ii Fonds national des corridors commerciaux, <https://tc.canada.ca/fr/programmes/programmes-financement/fonds-national-corridors-commerciaux>
- iii Stratégie nationale sur les infrastructures essentielles, <https://www.securitepublique.gc.ca/cnt/rsrscs/pblctns/srtg-crtcl-nfrstrctr/index-fr.aspx>
- iv Fonds national des corridors commerciaux, <https://tc.canada.ca/fr/programmes/programmes-financement/fonds-national-corridors-commerciaux>
- v Plan de protection des océans, <https://tc.canada.ca/fr/initiatives/plan-protection-oceans>
- vi Programme national de surveillance aérienne, <https://tc.canada.ca/fr/programmes/programme-national-surveillance-aerienne>
- vii Arrêté ministériel, arrêté d'urgence, injonction ministérielle, ordres et lettre de réponse, <https://tc.canada.ca/fr/arrete-ministeriel-arrete-urgence-injonction-ministerielle-ordres-lettre-reponse>
- viii Loi sur le pilotage, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/p-14/>
- ix Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2008-120/>
- x La sécurité des autobus scolaires au Canada, <https://tc.canada.ca/fr/transport-routier/securite-autobus-scolaires/securite-autobus-scolaires-canada>
- xi Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques, <https://www.canada.ca/fr/services/environnement/meteo/changementsclimatiques/cadre-pancanadien.html>
- xii Projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain, <https://www.canada.ca/fr/campagne/trans-mountain.html>
- xiii Les mesures d'accommodement, <https://www.canada.ca/fr/campagne/trans-mountain/quest-ce-que-tmx/la-decision/documentdinformation11.html>
- xiv Les 16 recommandations de la Régie de l'énergie du Canada, <https://www.canada.ca/fr/campagne/trans-mountain/quest-ce-que-tmx/la-decision/documentdinformation12.html>
- xv Règlement sur l'eau de ballast, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2021-120/>
- xvi 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>
- xvii Organisation maritime internationale, <https://www.imo.org/fr>
- xviii Loi sur les frais de service, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/s-8.4/>
- xix Règlement sur les petits bâtiments, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2010-91/>
- xx Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance, <https://laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-99-53/page-1.html>
- xxi Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2012-69/>
- xxii Règlement sur les certificats de sécurité de bâtiment, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2021-135/>
- xxiii Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche, https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/C.R.C.%2C_ch._1435/
- xxiv Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche, https://laws.justice.gc.ca/fra/reglements/C.R.C.%2C_ch._1486/
- xxv Règlement sur le personnel maritime, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2007-115/>
- xxvi Règlement sur la sécurité contre l'incendie des bâtiments, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2017-14/>
- xxvii Règlement sur l'équipement de sauvetage, https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/C.R.C.%2C_ch._1436/
- xxviii Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-98-348/page-1.html>
- xxix Règlement sur la sûreté du transport maritime, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2004-144/>
- xxx Règlement sur la sûreté des traversiers intérieurs, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2009-321/page-1.html>
- xxxi Loi sur la sécurité automobile, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/m-10.01/>

-
- xxxii Stratégie de cybersécurité des véhicules de Transports Canada, <https://tc.canada.ca/sites/default/files/2021-08/strategie-cybersecurite-vehicules-transports-canada.PDF>
- xxxiii L'outil d'évaluation de la cybersécurité des véhicules au Canada, <https://tc.canada.ca/fr/transport-routier/technologies-novatrices/vehicules-connectes-automatisees/outil-evaluation-cybersecurite-vehicules-canada-oecv>
- xxxiv La Stratégie de sécurité routière 2025, <https://roadsafetystrategy.ca/fr/strategy>
- xxxv InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- xxxvi InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- xxxvii Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/w-12.3/index.html>
- xxxviii Loi sur les eaux navigables canadiennes, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/n-22/>
- xxxix Règlement sur l'eau de ballast, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2021-120/>
- xl Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-10.15/>
- xli Programme national de surveillance aérienne, <https://tc.canada.ca/fr/programmes/programme-national-surveillance-aerienne>
- xlii Déclaration des Nations Unies sur les Droits des Peuples Autochtones, <https://www.un.org/development/desa/indigenous-peoples-fr/drip.html>
- xliiii Véhicules zéro émission, <https://tc.canada.ca/fr/transport-routier/technologies-novatrices/vehicules-zero-emission>
- xliv Statistiques sur le programme d'incitatifs pour l'achat de véhicules zéro émission (iVZE), <https://open.canada.ca/data/fr/dataset/42986a95-be23-436e-af15-7c6bf292a2e1>
- xlv InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- xlvi InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- xlvii Train à grande fréquence, <https://corpo.viarail.ca/fr/projets-infrastructure/train-grande-frequence>
- xlviii InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- xlivx InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- ¹ Budget principal des dépenses 2022-2023, <https://www.canada.ca/fr/secretariat-conseil-tresor/services/depenses-prevues/plan-depenses-budget-principal.html>
- ^{li} États prospectif des résultats, <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/transparence/gestion-rapports-ministeriels/rapports-financiers-transports-canada/etat-resultats-prospectif-transports-canada-non-audite-exercice-se-terminant-31-mars-2023?l>
- ^{lii} Loi sur le ministère des Transports, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/t-18/>
- ^{liii} Liste des lois, <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/lois-reglements/liste-lois>
- ^{liv} Lois codifiées, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/>
- ^{lv} Site Web de Transports Canada, <https://tc.canada.ca/fr>
- ^{lvi} Lettres de mandat, <https://tc.canada.ca/fr>
- ^{lvii} Site Web de Transports Canada, <https://tc.canada.ca/fr>
- ^{lviii} InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- ^{lix} Tableaux supplémentaires, <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/transparence/gestion-rapports-ministeriels/plans-ministeriels-pm>
- ^{lx} Rapport sur les dépenses fiscales fédérales, <https://www.canada.ca/fr/ministere-finances/services/publications/depenses-fiscales.html>
- ^{lxi} Site Web de Transports Canada, <https://tc.canada.ca/fr>