



TRANSPORTS CANADA

Plan ministériel

2023-2024



Transport
Canada

Transports
Canada

Canada

Transports Canada

2023-2024

Plan ministériel

L'honorable Omar Alghabra, député
Ministre de Transports

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

N° de catalogue T1-27F-PDF

ISSN 2371-8439

Le présent 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	4
Responsabilités essentielles : ressources et résultats prévus	8
Responsabilité essentielle 1 : Un réseau de transport sûr et sécuritaire	8
Responsabilité essentielle 2 : Un réseau de transport écologique et novateur.....	32
Responsabilité essentielle 3 : Un réseau de transport efficace.....	44
Services internes : résultats prévus.....	54
Dépenses et ressources humaines prévues	56
Dépenses prévues	56
Sommaire de la planification budgétaire pour les responsabilités essentielles et les services internes (en dollars)	57
Ressources humaines prévues.....	58
Budget des dépenses par crédit voté.....	59
État des résultats condensé prospectif	59
Renseignements ministériels	61
Profil organisationnel	61
Raison d’être, mandat et rôle : composition et responsabilités	61
Contexte opérationnel.....	61
Cadre de production de rapports	62
Renseignements complémentaires sur le Répertoire des programmes.....	65
Tableaux de renseignements supplémentaires.....	65
Dépenses fiscales fédérales	65
Coordonnées de l’organisation	65
Annexe : Définitions.....	66
Notes de fin.....	70

De la part du ministre

En 2022-2023, nous avons fait d'énormes progrès pour que le Canada surmonte les perturbations majeures causées par la COVID-19, reprenne les activités de son réseau de transport en toute sécurité et commence à revitaliser ses chaînes d'approvisionnement essentielles. Au moment où nos réseaux de transport nationaux et internationaux reviennent à des niveaux normaux et reprennent la trajectoire de croissance présente avant la pandémie de COVID-19, nous sommes plus déterminés que jamais à continuer de bâtir un réseau de transport plus sûr, sécuritaire, fiable, écologique et efficace qui dessert bien les Canadiens et les Canadiennes, dans toutes les régions.

Il s'agit notamment de remédier aux perturbations frustrantes auxquelles les voyageurs ont été confrontés lors de la relance du secteur aérien. En prévision à la période estivale, des efforts ont été déployés pour atténuer ces problèmes et nous poursuivrons ces travaux importants afin que les Canadiens puissent voyager en toute sécurité et sans encombre.



Afin de promouvoir et de soutenir la prospérité et la croissance du Canada, mon ministère continuera d'améliorer ses portes d'entrée pour le transport maritime et ses corridors commerciaux au moyen de programmes comme le Fonds national des corridors commerciaux, le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires et nos initiatives de modernisation des ports. Parallèlement, nous prenons des mesures pour agir à l'égard des 21 recommandations présentées dans le rapport final du Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement, tout en élaborant une stratégie nationale en ce sens. Nous appliquerons également de nouvelles technologies novatrices pour mieux évaluer les répercussions des options en matière de réglementation, notamment les répercussions économiques, afin de nous concentrer sur celles qui maximisent l'efficacité et la compétitivité sans compromettre la sécurité, la sûreté et la protection de l'environnement. Notre objectif est de renforcer la résilience de nos chaînes d'approvisionnement grâce à des investissements judicieux dans l'amélioration et la gestion des transports.

La sécurité et la sûreté de nos réseaux de transport aérien, maritime, ferroviaire et routier demeurent une priorité constante. En 2023-2024, nous poursuivrons la mise en œuvre d'initiatives importantes comme notre Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire, notre Programme de sûreté de l'aviation civile du Canada, notre Stratégie de cybersécurité des véhicules et notre programme permanent d'essais et d'inspection des véhicules, des sièges d'auto pour enfants et des pneus. Nos préoccupations prioritaires en matière de sécurité et de fiabilité du transport ferroviaire mettront en lumière des facteurs comme les systèmes de freinage des trains de marchandises et de voyageurs, la fatigue

des conducteurs et la promotion d'une culture de sécurité à l'échelle du réseau, appuyées par une surveillance et une conformité réglementaire plus grandes.

Transports Canada est déterminé à protéger les droits et les intérêts des voyageurs et fera progresser plusieurs initiatives visant à améliorer l'expérience des passagers. Ainsi, il poursuivra, entre autres, la mise en place du service ferroviaire à grande fréquence dans la région la plus densément peuplée du Canada, soit le corridor Québec-Montréal-Ottawa-Toronto. Il fera également progresser des initiatives visant les droits des passagers aériens, comme la mise en œuvre du système Traitement approprié – mode aérien, qui facilite la transition de l'actuel traitement manuel des passagers, fastidieux et sur papier, vers un traitement automatisé. En outre, Transports Canada collaborera étroitement avec Sécurité publique Canada pour mettre en œuvre le Programme de protection des passagers amélioré, afin de rehausser la fiabilité des mesures de sûreté ciblant les voyageurs préoccupants et d'éviter les erreurs sur la personne.

Compte tenu des répercussions importantes des réseaux de transport sur l'environnement, nous prendrons des mesures rigoureuses pour prévenir la pollution, protéger la faune et la flore et réduire les émissions, à l'appui des objectifs du Canada en matière de changements climatiques et de développement durable. Nos priorités comprendront la mise en œuvre continue du Plan de protection des océans du Canada, la poursuite de mesures visant à protéger les espèces de baleines en voie de disparition dans les voies de transport maritime de l'Ouest et de l'Est, et la réduction des émissions dans tous les secteurs, afin d'atteindre les objectifs nationaux de carboneutralité du Canada. À cet égard et dans le cadre des efforts que nous avons déployés pour améliorer la fiabilité et la résilience des réseaux de transport dans les régions nordiques, nous collaborerons étroitement avec les organisations et les collectivités autochtones pour solliciter leur leadership et leurs conseils sur les façons de nous assurer que le développement continu de l'infrastructure et des services de transport réponde à leurs besoins en matière de développement économique et protège les environnements et la faune à l'échelle locale.

Un des aspects importants du mandat de Transports Canada est la recherche, le développement et la promotion de technologies de transport novatrices qui répondent aux à l'évolution rapide des besoins de la société et de l'industrie canadiennes. À cet égard, nous continuerons de soutenir la demande croissante liée aux nouvelles solutions de transport, y compris les véhicules hybrides et zéro émission, les drones utilisés dans une vaste gamme d'applications industrielles et sociales, et les réseaux de transport connectés et automatisés.

Notre réseau de transport est vaste et complexe et évolue rapidement. Nous renforcerons notre soutien au recrutement, à la formation et à la mobilisation d'une main-d'œuvre diversifiée et qualifiée afin de répondre aux besoins qui se présenteront dans l'avenir. Un accent particulier sera mis sur l'amélioration des possibilités offertes aux femmes, aux personnes autochtones et à d'autres secteurs traditionnellement sous-représentés de la population, ce qui s'applique aux postes ouverts dans l'industrie, tant dans le secteur public que privé.

Je vous invite à lire ce plan et à en apprendre davantage sur les activités prévues par Transports Canada au cours de la prochaine année.

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

Aperçu des plans

Transports Canada (« TC » ou « le Ministère ») est responsable de l'élaboration des politiques et des programmes de transport du gouvernement du Canada qui permettent aux Canadiens d'avoir accès à un réseau de transport sûr et sécuritaire, écologique, novateur et efficace. Le Ministère élabore et met en place des cadres législatifs et réglementaires, et supervise les politiques et les opérations de transport dans les secteurs du transport aérien, ferroviaire, maritime et routier au moyen d'activités de surveillance, de promotion et d'application de la loi. Le Ministère n'est pas directement responsable de tous les aspects du transport, mais il joue un rôle de premier plan pour s'assurer que tous les intervenants du réseau de transport du Canada collaborent efficacement. Ce rôle comprend l'harmonisation, le cas échéant, avec les normes et les pratiques exemplaires en matière de transport applicable sur la scène internationale.

Le transport revêt une grande importance dans la vie des Canadiens et des Canadiennes et dans l'économie du pays. En plus de permettre aux gens de se rendre au travail, il permet de livrer des produits aux consommateurs, de relier les régions et les collectivités les unes aux autres de même qu'aux marchés internationaux, et de soutenir et d'attirer des chaînes de valeur mondiales qui forment la base du commerce intérieur et international. En 2023-2024, TC mettra l'accent sur les initiatives prioritaires qui font en sorte que la population canadienne continue de bénéficier d'un réseau de transport efficace, résilient, écologique et sécuritaire.

Renforcer l'efficacité et la fluidité des chaînes d'approvisionnement du Canada

Un réseau de transport qui fonctionne bien est essentiel pour sécuriser les chaînes d'approvisionnement et permettre le commerce mondial. C'est l'épine dorsale de presque tous les secteurs de l'économie. Dans un contexte où les chaînes d'approvisionnement mondiales continuent de subir des pressions liées à la congestion, TC joue un rôle essentiel dans la promotion et le soutien du rendement général, de la résilience et de la fiabilité du réseau. L'objectif constant est d'aider l'industrie canadienne à acheminer les produits sur les marchés, à assurer la sécurité des Canadiens et à soutenir la prospérité à l'échelle nationale et régionale. En 2023-2024, le Ministère continuera à réaliser des investissements stratégiques, à travers le Fonds national des corridors commerciaux (FNCC), et à utiliser d'autres outils pour renforcer les chaînes d'approvisionnement du Canada, pour rendre l'infrastructure de transport plus fiable, et pour améliorer la compétitivité économique du Canada. Pour ce faire, TC continuera de collaborer étroitement avec l'industrie et d'autres partenaires des chaînes d'approvisionnement pour mieux appliquer les solutions numériques, moderniser les pratiques réglementaires, investir dans l'amélioration du réseau et saisir d'autres occasions de stimuler une croissance soutenue à long terme.

Améliorer les services aériens offerts aux Canadiens tout en appuyant une reprise vigoureuse des activités

En présence de la COVID-19, les deux dernières années et demie se sont avérées extrêmement difficiles pour le secteur aérien, notamment pour ses travailleurs et ses passagers. Les Canadiens ont dû composer avec des retards et des problèmes de service dans l'ensemble du réseau. Comme les volumes de déplacements reviennent à ce qu'ils étaient avant la pandémie, TC s'assurera que l'industrie de l'aviation du Canada est bien positionnée pour faire face à l'avenir. Le Ministère collaborera avec l'industrie pour faire progresser des mesures visant à réduire au minimum les répercussions de toute perturbation future et continuera de mettre à jour les technologies et la prestation des services, afin d'améliorer l'expérience des passagers aériens au Canada. Des efforts seront également déployés avec des organismes partenaires pour le régime du Règlement sur la protection des passagers aériens et pour veiller à ce que les voyageurs bénéficient d'une application plus claire et uniforme des droits des passagers.

Améliorer le service ferroviaire et renforcer la sécurité ferroviaire

L'investissement dans le transport ferroviaire de voyageurs peut contribuer de manière significative à l'atteinte des objectifs économiques et environnementaux du gouvernement. En 2023-2024, TC continuera de faire progresser le projet de train à grande fréquence visant à transporter de façon efficace et fiable des millions d'autres Canadiens le long du corridor Québec-Toronto. Il s'agit d'une initiative majeure visant à améliorer le service de transport ferroviaire de voyageurs dans notre corridor urbain le plus achalandé, tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre (GES) du Canada grâce à des choix de transport plus écologiques. Le Ministère améliorera également son programme de surveillance de la sécurité ferroviaire en tirant parti de la technologie, en intensifiant la mobilisation des collectivités locales et autochtones, et en s'attaquant aux défis émergents, comme les risques et les répercussions accrus des changements climatiques et des phénomènes météorologiques violents que nous observons. TC s'appuiera sur des investissements récents pour faire progresser la sécurité et la sûreté dans le secteur ferroviaire, notamment par le biais du Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire (PASF), et continuera à améliorer les stratégies d'atténuation des risques du Ministère. TC demeure déterminé à collaborer étroitement avec les collectivités autochtones et d'autres collectivités du Nord en ce qui concerne la sécurité et la fiabilité du secteur ferroviaire, particulièrement à la lumière des répercussions importantes de toute perturbation du service découlant de phénomènes météorologiques violents ou de changements climatiques à long terme.

Favoriser des partenariats constructifs et promouvoir la réconciliation avec les peuples autochtones

En 2023-2024, TC continuera à travailler avec les peuples autochtones dans des partenariats constructifs. TC s'appuiera sur l'important travail entrepris avec ses partenaires autochtones en ce qui concerne la protection des océans et poursuivra sur la même lancée pour mobiliser les collectivités à l'égard de la sécurité ferroviaire. De plus, TC s'engage à respecter la Loi sur la Déclaration des Nations Unies sur les droits des

peuples autochtones et à prendre toutes les mesures nécessaires, en consultation et en collaboration avec les peuples autochtones, pour s'assurer que toutes les initiatives législatives et réglementaires du Ministère sont conformes à la Déclaration. TC continuera de collaborer avec les organisations et les collectivités autochtones afin que leurs points de vue soient pris en compte dans les activités quotidiennes du Ministère ainsi que dans le cadre d'initiatives et de programmes à plus long terme.

Réduire la pollution dans les secteurs aérien, ferroviaire et maritime, et protéger l'environnement

Depuis 2015, TC a fait d'importants progrès dans la prise de mesures visant à réduire la pollution produite par le secteur routier. Les programmes permanents d'incitatifs pour les véhicules zéro émission (iVZE) et d'incitatifs pour les véhicules moyens et lourds zéro émission (iVMLZE) – axés sur la promotion de la mise au point, de l'adoption et de l'utilisation de technologies zéro émission – continueront de permettre au Canada d'atteindre ses objectifs du Plan de réduction des émissions de 2022, tout en appuyant la transition vers un avenir plus écologique et plus abordable dans le secteur des transports. Le Ministère continuera de classer par ordre de priorité les mesures visant à faire progresser la décarbonisation dans les secteurs aérien, ferroviaire et maritime au moyen d'une combinaison de mesures réglementaires, d'incitatifs financiers et de soutien à la recherche et au développement (R et D) au Canada. De plus, TC continuera d'assurer la protection des océans et des voies maritimes du Canada, sur lesquels est menée une activité économique quotidienne qui se chiffre en milliards de dollars. Une des priorités sera de protéger les écosystèmes marins sensibles, y compris plusieurs espèces de mammifères marins – notamment les épaulards résidents du Sud de la côte ouest et les baleines noires et bélugas de l'Atlantique Nord dans les régions de l'est – qui sont vulnérables aux perturbations des bâtiments et aux collisions avec ces derniers. Les mesures de protection seront principalement axées sur la réduction des perturbations acoustiques et physiques des bâtiments, mais aussi sur la mobilisation de groupes autochtones pour cogérer, élaborer et mettre en œuvre des initiatives maritimes fondées sur le savoir traditionnel autochtone et le leadership dans le domaine de l'intendance environnementale.

Appuyer l'innovation et la modernisation des services de réglementation

TC continue de mettre l'accent sur l'adoption d'une approche efficace, efficiente et équitable de la réglementation des transports, tout en favorisant et en appuyant les innovations technologiques et opérationnelles dans tous les secteurs du transport qui rehaussent l'efficacité, la compétitivité, la durabilité environnementale et la fiabilité du service. TC accordera la priorité au déblocage de nouvelles sources d'activité économique et de création d'emplois tout en améliorant la sécurité et l'accès aux routes et à l'espace aérien du Canada. Le Ministère continuera de rendre plus transparente la surveillance de la sécurité et de la sûreté du réseau de transport du Canada en rendant compte publiquement des activités de conformité et d'application de la loi. Le Ministère continuera également de faire progresser la gestion responsable du transport des marchandises dangereuses (TMD) au moyen d'initiatives de transformation qui appliquent des outils numériques améliorés à l'appui de la planification et de la gestion fondées sur les risques. De plus, TC continuera de transformer la conception et

l'exécution de ses programmes grâce à la mise en œuvre continue d'une stratégie de données transparente qui augmentera l'ouverture et l'accessibilité de l'information sur les transports, afin de prendre des décisions en temps opportun et fondées sur des données probantes. Cette stratégie comprendra l'élaboration et l'application de processus, de données et d'outils d'inspection numériques modernes axés sur les données et fondés sur les risques.

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

Responsabilités essentielles : ressources et résultats prévus

La présente section contient des renseignements sur les ressources et les 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 de lois, de règlements, de politiques et d'activités de surveillance.

Faits saillants de la planification

Sécurité

Moderniser la réglementation maritime pour améliorer la sécurité du public et de l'industrie

En 2023-2024, TC continuera de moderniser la réglementation et la surveillance maritimes pour améliorer la sécurité. L'actuel *Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments*ⁱⁱ sera remplacé par le projet de *règlement sur le système de gestion de la sécurité maritime* qui exigera que davantage d'entreprises et de propriétaires de bâtiments élaborent et mettent en place des systèmes de gestion de la sécurité. L'objectif est d'instaurer une culture de sécurité positive au fil du temps en aidant les employés à reconnaître et à prévenir les incidents dangereux.

Le Ministère fera également progresser la phase 2 des modifications au *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche*ⁱⁱⁱ pour mettre à jour les exigences canadiennes relatives à la construction des petits bâtiments de pêche et ainsi les harmoniser avec les pratiques exemplaires internationales. De plus, TC présentera le projet de *Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments*^{iv} pour mettre à jour et consolider les exigences relatives à la construction et à l'équipement des nouveaux bâtiments d'une longueur de 24 mètres ou plus. Cette démarche simplifiera le cadre réglementaire de construction des nouveaux grands bâtiments et améliorera l'uniformité des exigences canadiennes et des exigences internationales ainsi que des pratiques exemplaires de l'industrie. Le projet de règlement permettra à la plupart des bâtiments construits avant la date d'entrée en vigueur des nouvelles exigences de continuer de se conformer aux anciennes exigences.

Le Ministère continuera de promouvoir et d'améliorer la sécurité dans l'industrie de la pêche en modernisant les exigences réglementaires et en collaborant avec d'autres partenaires fédéraux pour résoudre les problèmes de sécurité en suspens et contribuer à assurer la sécurité des pêcheurs. À ces fins, le Ministère renforcera et modernisera le *Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens*^v au moyen d'une approche uniforme à l'échelle nationale qui met en correspondance la sécurité et le risque. Le Ministère mènera également des consultations auprès des intervenants et du public au sujet des

options permettant de rendre obligatoire le port des gilets de sauvetage et des vêtements de flottaison individuels sur les embarcations de plaisance, dans certaines circonstances.

Prise de décisions locales sur l'exploitation des bâtiments dans les lacs et rivières

TC continue de moderniser le *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments (RRUB)*^{vi}, ce qui comprend la modification législative et réglementaire de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*^{vii} qui simplifiera et accélérera la mise en œuvre du RRUB grâce à une meilleure prise de décisions par les autorités locales. Les nouvelles dispositions prévues tiendront davantage compte des risques pour la sécurité maritime et l'environnement présents sur les voies navigables locales en conférant aux autorités provinciales, territoriales et municipales un rôle plus important dans la réglementation des restrictions visant l'utilisation des bâtiments dans leurs propres voies navigables locales. Des consultations nationales tenues avec les gouvernements provinciaux et territoriaux, les municipalités, les groupes autochtones et les industries touchées (p. ex. sociétés hydroélectriques) exploreront des approches possibles de mise en œuvre du nouveau pouvoir décisionnel local lié à l'utilisation des bâtiments. Ces consultations seront suivies de l'élaboration et de l'application des modifications législatives ou réglementaires nécessaires d'ici 2028. Il en résultera une modernisation fondamentale de la gestion du trafic maritime dans les eaux locales au Canada qui respecte et appuie l'autonomie locale tout en protégeant adéquatement la sécurité maritime et l'environnement.

Renforcer la sécurité du transport routier

En 2023-2024, TC continuera de jouer un rôle actif dans la promotion et le soutien de la sécurité routière en :

- poursuivant les inspections permettant de *mettre à l'essai les véhicules*^{vi}, les sièges d'auto pour enfants et les pneus, afin de vérifier que les produits qui entrent sur le marché canadien satisfont aux exigences en matière de sécurité;
- examinant les plaintes relatives à la sécurité, afin de repérer les défauts des produits et assurer des rappels rapides;
- effectuant des audits réguliers des fabricants et des importateurs, afin de vérifier que les rappels de sécurité sont faits conformément aux exigences et que les essais requis sont effectués.

La cybersécurité des véhicules pose un défi qui prend de l'ampleur, et le Ministère élaborera et soutiendra des politiques, des directives et des outils pour faciliter l'adoption et l'utilisation de véhicules connectés et automatisés sur les voies publiques, de manière à

augmenter la mobilité tout en maintenant et en améliorant la sécurité, notamment en agissant ainsi :

- mettre en œuvre la [Stratégie de cybersécurité des véhicules](#)^{vii} de TC;
- tenir à jour les [Lignes directrices sur la cybersécurité des véhicules](#)^{viii} au Canada (PDF, 43,5 Mo);
- promouvoir l'[outil d'évaluation de la cybersécurité des véhicules](#)^{ix} au Canada;
- continuer d'aider l'industrie à améliorer la cyberrésilience et le rendement des véhicules et des composants;
- soutenir les autorités provinciales et municipales dans les efforts qu'elles déploient pour augmenter la cyberrésilience des infrastructures routières.

En 2023-2024, TC continuera de mener des recherches sur l'automatisation et sur les plus récents systèmes de sécurité des véhicules. De plus, il collaborera étroitement avec d'autres ordres de gouvernement, des organismes d'élaboration de normes, la communauté mondiale et des partenaires bilatéraux clés – en particulier les États-Unis – pour appuyer l'harmonisation et l'interopérabilité transfrontalière des régimes de sécurité applicables aux nouvelles technologies automobiles.

Renforcer la sécurité dans le secteur aérien

En 2023-2024, TC continuera de mettre l'accent sur la sécurité des activités menées au moyen de drones, y compris la réglementation régissant l'utilisation sécuritaire, la surveillance de l'industrie, les projets pilotes et l'orientation des utilisateurs dans un contexte de plus en plus complexe. TC continuera d'appliquer des méthodes de surveillance fondées sur la sécurité et les risques qui appuient une utilisation équilibrée des ressources en mettant l'accent sur les domaines prioritaires qui comportent des préoccupations en matière de sécurité, notamment les suivants :

- achèvement et évaluation d'une inspection ciblée de l'[exploitation des aéronefs en cas de givrage au sol](#)^x en réponse aux recommandations du Bureau de la sécurité des transports (BST) formulées en 2018;
- poursuite de l'éducation des inspecteurs et mise à jour de la formation de ces derniers.

De plus, le Ministère poursuivra ses efforts pour s'assurer que la certification de sécurité aérienne peut répondre aux demandes de service de l'industrie au moyen d'une initiative d'activité améliorée de certification des aéronefs qui permettra :

- de renforcer la capacité de TC de répondre à une augmentation des demandes de certification des aéronefs;
- d'instaurer de nouveaux volets de produits et de services au sein de la [Direction de la certification nationale des aéronefs](#)^{xi}, y compris les systèmes de gestion de la qualité, les systèmes de gestion de la sécurité et la surveillance et la supervision élargies;

- de moderniser la prestation des services grâce à une restructuration organisationnelle, à la mise à niveau des services électroniques, à la mise en place d'une structure tarifaire actualisée et à l'instauration d'un modèle de flux de travail actualisé.

Promouvoir une culture de sécurité et des systèmes de sécurité efficaces à l'échelle du secteur ferroviaire

En 2023-2024, TC continuera de donner suite aux recommandations découlant de l'[Examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire de 2017-2018](#)^{xii} et de l'[Audit de suivi sur la sécurité ferroviaire — Transports Canada de 2021](#)^{xiii} (PDF, 1 Mo) du Bureau de la vérificatrice générale du Canada (BVG), surtout en ce qui a trait au renforcement de la culture de sécurité et des systèmes de gestion de sécurité. Par exemple, pour donner suite aux [recommandations du BVG](#), le Ministère poursuivra son examen du [Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire](#)^{xiv} et consultera l'industrie en vue d'améliorer de façon continu les principaux indicateurs de rendement que TC a élaborés pour mesurer et surveiller l'efficacité des processus du système de gestion de la sécurité du secteur ferroviaire. Dans le cadre de sa réponse aux recommandations découlant de l'Examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire de 2018, TC a déposé devant la Chambre des communes en novembre 2022 des modifications à Loi sur la sécurité ferroviaire dans le cadre du projet de [loi C-33 – Loi visant à renforcer le réseau portuaire et la sécurité ferroviaire au Canada](#)^{xv}. Les modifications proposées visent à renforcer la sécurité ferroviaire au Canada, à augmenter la transparence et l'efficacité, à combler les lacunes et à faire face aux défis émergents et à renforcer la sécurité et la sûreté des divers modes de transport des marchandises dangereuses partout au Canada. En 2023-2024, le Ministère continuera de collaborer avec les intervenants et ses partenaires afin d'élaborer les cadres de travail qui faciliteront ces changements.

Gérer les risques prioritaires pour la sécurité dans le secteur ferroviaire

En plus des initiatives de sécurité susmentionnées, le Ministère fera progresser des mesures ciblées pour atténuer les risques prioritaires associés aux systèmes de freinage des compagnies de chemin de fer et à la fatigue des conducteurs :

- en ce qui concerne le risque que pose la performance des freins, TC collabore avec l'[Association des chemins de fer du Canada](#)^{xvi} pour passer en revue le [Règlement relatif à l'inspection et à la sécurité des freins sur les trains de marchandises et de voyageurs](#)^{xvii}. Les modifications, qui seront apportées sur deux phases, renforceront les exigences en matière d'inspection régulière des freins à air, exigeront la prise d'un plan d'exploitation hivernal pour l'équipement, et établiront des normes d'essai et des exigences d'entretien périodique des cylindres de frein à air. L'Association des chemins de fer du Canada a présenté la phase I le 30 novembre 2022; le Ministère procède à son examen. La phase II doit être présentée au plus tard le 31 mai 2023.
- en ce qui concerne le risque de fatigue des conducteurs, TC a déjà approuvé les [Règles relatives aux périodes de service et de repos du personnel d'exploitation](#)

[ferroviaire](#)^{xviii}. En 2023-2024, TC poursuivra la mise en œuvre progressive des nouvelles règles, qui entreront pleinement en vigueur le 25 mai 2023 pour les compagnies de chemin de fer de marchandises et le 25 novembre 2024 pour les compagnies de chemin de fer de voyageurs.

Dans le cadre du [Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire](#)^{xix}, TC optimisera les investissements dans l'infrastructure de sécurité ferroviaire, les passages à niveau, l'éducation et la sensibilisation, ainsi que dans l'élaboration et la mise en œuvre de nouvelles technologies et de recherches. Le Ministère continuera de verser des fonds de contribution pour les initiatives visant à améliorer la



sécurité ferroviaire et à assurer la résilience aux changements climatiques, y compris la remise en état, l'atténuation ou la prévention des répercussions des changements climatiques et des conditions météorologiques extrêmes le long des voies ferrées et des propriétés ferroviaires. De plus, le nouveau [Programme d'adaptation aux changements climatiques du réseau ferroviaire](#)^{xx} financera les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale ou provinciale pour aider le secteur ferroviaire à explorer, à concevoir et à mettre en œuvre des technologies et des outils novateurs pour atténuer les risques liés au réseau ferroviaire et à la chaîne d'approvisionnement.

Sûreté

Renforcer et moderniser la sûreté maritime

En 2023-2024, TC renforcera l'efficacité et l'efficience des mesures de sûreté maritime au moyen d'une gamme d'initiatives, notamment :

- modifications à la [Loi sur la sûreté du transport maritime](#)^{xxi} pour appuyer les constatations de l'Examen de la modernisation des ports;
- modifications au [Règlement sur la sûreté du transport maritime \(RSTM\)](#)^{xxii} pour appuyer la modernisation de la réglementation et la pré-décision du Canada et des États-Unis dans le mode maritime;
- poursuite des travaux sur les modifications au [Règlement sur la sûreté des traversiers intérieurs](#)^{xxiii} pour inclure des sanctions administratives pécuniaires et assurer l'harmonisation avec le *RSTM*.

Dans le cadre de l'Examen de la modernisation des ports, les participants ont souligné l'importance de l'échange d'information, de la coopération avec les partenaires relativement à des objectifs de sûreté communs et de l'application de technologies modernes pour les activités liées à la sûreté, comme l'acceptation des courriels pour le traitement des habilitations de sécurité en matière de transport. Tous ces aspects seront

abordés dans les modifications apportées au *RSTM*, ce qui l'harmonisera davantage avec les normes internationales. Parallèlement, le Ministère continuera de collaborer avec des partenaires nationaux et internationaux du domaine de la sûreté maritime pour mieux comprendre les menaces à la sûreté maritime et y réagir et pour échanger des pratiques exemplaires.

S'attaquer à l'évolution des menaces à la sûreté dans le secteur de l'aviation

En 2023-2024, TC continuera de transformer son cadre de réglementation de l'aviation afin qu'il soit plus agile et harmonisé avec les approches modernes des systèmes de gestion de la sûreté (SGSu). Les travaux comprendront un examen et une modernisation du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne (RCSA 2012)*^{xxiv} pour s'assurer qu'il tient compte des besoins et des circonstances de l'industrie, lesquels évoluent sans cesse. Le Ministère mobilisera les intervenants pour obtenir des directives sur la modernisation de la réglementation et évaluer l'élaboration et l'utilisation de nouvelles technologies et de pratiques novatrices.

Modernisation de la sûreté aérienne grâce aux systèmes de gestion de la sûreté (SGSu)

TC modernisera son approche de la réglementation et de la surveillance des mesures de sûreté adoptées et gérées par des entités réglementées, y compris les aéroports et les transporteurs aériens, qui sont tenus d'établir et de tenir à jour leurs propres systèmes de gestion de la sûreté (SGSu), afin de tenir compte des risques pour la sûreté prévus dans leurs activités et leurs installations. Le modèle de SGSu constitue une approche fondée sur les risques pour l'élaboration de plans, de mesures et de stratégies par les entités de l'aviation afin de reconnaître, de prioriser et d'atténuer systématiquement les risques posés par diverses menaces pour le transport aérien et les opérations aériennes. Une approche de SGSu, qui met l'accent sur l'innovation en matière de sûreté et qui tient compte de façon proactive de chaque menace pour la sûreté et de chaque contexte de risque, permet de concevoir et de mettre en œuvre des mesures de sûreté ciblées plutôt que d'insister sur des mesures normalisées trop normatives à l'échelle du secteur du transport aérien.

TC fera également progresser ses travaux visant à protéger le secteur de l'aviation contre les menaces pour la sûreté que posent les drones. Ces travaux comprendront une étroite collaboration avec des partenaires de l'industrie et du gouvernement pour rehausser la sensibilisation aux risques posés par les drones malveillants et non autorisés, et une collaboration avec les principaux intervenants dans le cadre d'essais technologiques de lutte contre les drones, pour évaluer leur efficacité dans divers environnements.

De façon plus générale, TC poursuivra son initiative de modernisation de la surveillance conçue pour établir un régime plus efficace qui peut bénéficier d'une forte confiance du public. Une analyse de la conjoncture et des consultations avec les intervenants permettront de cerner les pratiques exemplaires nationales et internationales dans le domaine de la surveillance.

Renforcer la sûreté dans le secteur ferroviaire

En 2023-2024, TC continuera de renforcer et d'améliorer la sûreté ferroviaire grâce à l'échange d'information et à la collaboration avec des représentants de l'industrie et des partenaires d'application de la loi au Canada. Cette activité mettra l'accent sur les différents risques et incidents de sûreté préoccupants à l'échelle du réseau ferroviaire national, y compris l'intrusion, l'altération et d'autres événements suspects. Le Ministère continuera également d'assurer la surveillance nationale du *Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses*^{xxv} et du *Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire de voyageurs*^{xxvi}. À ces fins, TC mettra en œuvre de nouvelles procédures opérationnelles normalisées de surveillance et offrira des séances de formation et d'information aux entités réglementées. Le programme de formation des inspecteurs de la sûreté des transports (IST) tiendra compte du passage d'un cadre volontaire à un cadre réglementaire.

Améliorer les dispositions de sûreté multimodales et à l'échelle du réseau

En 2023-2024, TC continuera de travailler avec ses intervenants internationaux des ponts et des tunnels pour renforcer les normes de sûreté applicables à l'échelle des infrastructures essentielles. En outre, il continuera de mettre au point son système de gestion de la surveillance réglementaire, qui devrait remplacer les systèmes actuels d'ici 2023-2024. L'objectif est de rehausser l'efficacité de la planification de la surveillance et de la production de rapports connexe, et d'appuyer des communications électroniques efficaces avec les intervenants.

En étroite collaboration avec ses partenaires nationaux, le Ministère contribuera aux activités et aux politiques en matière de sécurité nationale et de renseignement qui sont liées au transport. De plus, il collaborera avec ses partenaires pour élaborer et utiliser des produits de renseignement crédibles pour établir les menaces pesant sur le réseau de transport canadien. TC contribuera au renouvellement des prochaines priorités nationales biennales. TC intégrera les recommandations des organismes d'examen externes comme l'*Office de surveillance des activités en matière de sécurité nationale et de renseignement*^{xxvii}, le *Comité des parlementaires sur la sécurité nationale et le renseignement*^{xxviii} et le *Bureau du commissaire au renseignement*^{xxix} pour veiller à ce qu'aucune activité en matière de sécurité nationale ne porte atteinte aux droits garantis par la Charte, la *Loi sur la protection des renseignements personnels*^{xxx} et toute autre lois applicable.

En 2023-2024, TC continuera de moderniser et d'améliorer le [Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport \(HST\)](#)^{xxxii} et le [Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime](#)^{xxxiii}, afin de s'assurer que les habilitations sont évaluées de manière efficace et efficiente. Ces programmes permettent d'effectuer des vérifications, en collaboration avec les partenaires de la sécurité, auprès des personnes qui sont tenues d'obtenir une HST dans le but de déterminer si le demandeur satisfait aux normes s'il est admissible à recevoir une HST.

Dans le cadre du Programme de gestion des urgences, le Ministère continuera également de mettre en œuvre un système de gestion des incidents (SGI) afin d'améliorer et de moderniser la gestion des urgences à l'échelle du Ministère en veillant à sa conformité au cadre pangouvernemental de gestion des urgences pour des interventions efficaces et coordonnées en cas d'incidents de toutes sortes.

Le Ministère continuera d'assurer la gestion des urgences par les moyens suivants :

- prestation d'une formation visant le renforcement de la capacité;
- participation aux exercices provinciaux et nationaux prioritaires;
- mise au point d'outils numériques à l'appui de la prise de décisions;
- gestion du personnel d'appoint en cas d'urgence;
- promotion de la connaissance de la situation géospatiale.

De plus, le Centre d'intervention de TC (CITC), qui sert de point de convergence ministériel pour les incidents de transport, continuera d'intervenir sans interruption, en tout temps, pour satisfaire aux exigences réglementaires en matière de sécurité et de sûreté des transports.

Surveillance et intervention en cas d'incident exécutées en tout temps par TC

Comme l'exige le [Plan fédéral d'intervention d'urgence \(PFIU\)](#)^{xxxiii}, le Centre d'intervention de TC (CITC) est l'organe de coordination du Ministère affecté à la fonction d'intervention en cas d'urgence; il assure la communication rapide d'information sur les incidents de transport aux intervenants internes et externes. De plus, le Centre des opérations de l'aviation (centre ministériel de préparation aux situations d'urgence et de signalement des incidents en aviation civile) continuera de surveiller le Réseau national de transport aérien civil (RNTAC), en tout temps, et d'intervenir lorsqu'une urgence est signalée par le RNTAC et que cette urgence nécessite l'attention ou la coordination des directions fonctionnelles concernées, y compris les bureaux régionaux et d'autres ministères ou organismes gouvernementaux.

Efficacité, Équité et Fonctionnement du Réseau

Améliorer l'équité et l'efficacité pour les passagers aériens

En 2023-2024, TC prendra des mesures pour renforcer et soutenir les droits des passagers aériens et le service offert à ceux-ci. Ces mesures comprendront la mise en œuvre de l'initiative Traitement approprié – Mode aérien qui facilite la transition des processus manuels actuels sur papier pour les passagers vers un processus automatisé. L'initiative se traduira par une expérience de voyage plus intégrée et transparente pour les voyageurs aériens. Le Ministère collaborera également avec l'industrie pour s'assurer qu'elle est en mesure d'adopter et d'utiliser d'autres technologies émergentes qui amélioreront l'expérience des passagers.

De plus, TC collaborera avec Sécurité publique Canada et l'Agence des services frontaliers du Canada pour faire progresser la mise en œuvre complète du projet du Programme de protection des passagers amélioré d'ici mars 2023. La mise en œuvre complète du Programme permettra au gouvernement du Canada d'assurer un contrôle efficace, uniforme et rigoureux de la liste de la *Loi sur la sûreté des déplacements aériens*^{xxxiv}, tout en améliorant la protection des renseignements personnels et l'équité pour les Canadiens.

Promouvoir l'équité, l'efficacité et l'efficience des embarcations de plaisance et de la réglementation maritime

En 2023-2024, TC modifiera le *Règlement sur les petits bâtiments*^{xxxv} afin d'améliorer l'équité en faisant payer les personnes qui bénéficient des services. Il améliorera également l'intégrité des bases de données sur les permis d'embarcation de plaisance et les codes d'identification des fabricants de TC afin d'améliorer les services offerts aux Canadiens et de renforcer les fonctions d'application de la loi. De plus, le Ministère modifiera le *Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance*^{xxxvi} et le *Règlement sur le personnel maritime*^{xxxvii} pour mieux appuyer la délivrance de licences au personnel maritime et de permis aux conducteurs d'embarcations de plaisance, et donner suite aux recommandations formulées par le BST.

Le Ministère modernisera également l'approche des services du trafic maritime du Canada. Cette modernisation tiendra compte des pratiques exemplaires internationales promues par l'*Organisation maritime internationale (OMI)*^{xxxviii}, par la création d'un *règlement sur les services du trafic maritime* unique à l'échelle nationale. TC continuera également d'apporter des améliorations au régime national de pilotage du Canada, y compris la phase II du *Règlement sur le pilotage maritime*, qui instaurera des systèmes de gestion et des sanctions administratives pécuniaires.

Dans le cadre de ses initiatives de modernisation, TC continuera d'élaborer un nouveau système de registre électronique des bâtiments qui facilitera la transition d'un système papier à une plateforme numérique plus rapide et plus efficace. L'élaboration de certificats numériques et la modernisation des processus renforceront considérablement la capacité du Ministère de retrouver les propriétaires d'épaves ou de bâtiments abandonnés

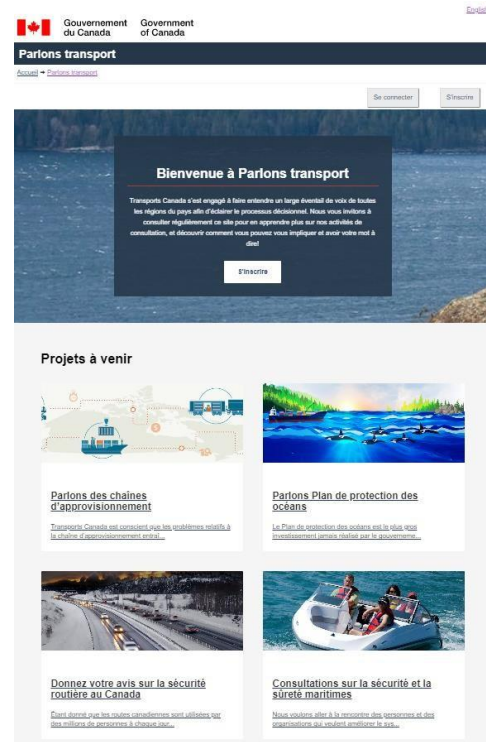
et d'aider les premiers intervenants en cas d'urgence. En outre, le Ministère tentera de mettre à jour les frais d'immatriculation, qui sont demeurés inchangés depuis 20 ans, conformément au principe de l'utilisateur payeur.

En 2023-2024, TC continuera également de moderniser le *RRUB*^{xxxix} afin de réduire le temps requis pour y intégrer des demandes de restriction.

Améliorer l'efficacité et la réactivité de la gestion du secteur aérien

En 2023-2024, TC continuera d'examiner et de moderniser le *Règlement de l'aviation canadien (RAC)*^{xl} pour réagir à l'évolution des besoins et des circonstances de l'industrie. Il décrit des mises à jour précises du RAC dans son *Plan prospectif de la réglementation*^{xli}. Le Ministère améliorera également sa façon de mobiliser et de consulter des intervenants canadiens de l'aviation et de collaborer avec eux en :

- modernisant le *Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne*^{xlii};
- continuant d'utiliser le *site Web Parlons transport*^{xliii} et d'autres outils de communication;
- améliorant les approches de mobilisation et de consultation des intervenants, tant en ligne qu'en personne.



Page Web Parlons transport de TC
Source : <https://parlonstransport.ca/>

Développement Économique et Résilience

S'attaquer aux répercussions des changements climatiques et des conditions météorologiques extrêmes sur la chaîne d'approvisionnement du secteur des transports

En 2023-2024, TC collaborera avec l'industrie, le milieu universitaire et les organismes de recherche pour élaborer de nouvelles technologies de détection, d'analyse et d'atténuation des risques pour le réseau de transport, et pour assurer la fiabilité et la résilience de la chaîne d'approvisionnement connexes. Plus précisément, le Ministère tentera de tirer parti des données pour mieux comprendre les répercussions des changements climatiques sur l'infrastructure ferroviaire canadienne.

Renforcer la résilience de la chaîne d’approvisionnement maritime

Pour TC, la pandémie de COVID-19 a mis en évidence la nécessité d’atténuer les perturbations du secteur maritime causées par des menaces et des événements non traditionnels qui pourraient avoir des ramifications dévastatrices pour la chaîne d’approvisionnement du Canada. Le Ministère continuera de mettre en œuvre des mesures de résilience dans le secteur maritime pour compenser les risques de perturbation de la chaîne d’approvisionnement et faciliter la reprise rapide des activités du réseau de transport maritime à la suite de tout incident de portée nationale. Ces mesures nécessiteront la mobilisation d’intervenants de l’industrie maritime et de Sécurité publique Canada pour appliquer un cadre stratégique qui appuiera la [Stratégie nationale sur les infrastructures essentielles](#)^{xliv}. Le cadre mettra l’accent sur la formation de partenariats, la mise en œuvre d’une approche de gestion tous risques et l’échange et la protection de l’information. TC continuera également d’assurer un leadership stratégique au regard du [Programme de formation dans le domaine maritime](#)^{xlv}, qui offre de la formation aux membres des groupes sous-représentés à la recherche d’emplois dans le secteur maritime.

Améliorer l’efficacité de la réglementation et de la gestion du réseau de transport

En 2023-2024, TC contribuera aux initiatives de modernisation législative et réglementaire du gouvernement. Cela comprendra une participation constante aux [projets de loi annuels sur la modernisation de la réglementation](#)^{xlvi} et aux examens réglementaires qui mettent en place un processus régulier de modernisation des exigences et des pratiques réglementaires à l’appui de l’innovation et de la compétitivité. TC appuie l’adoption et la mise en œuvre prévue d’une modification proposée à la [Loi sur les transports au Canada](#)^{xlvii} dans le projet de loi S-6, Loi sur la modernisation de la réglementation, qui a été déposé au Parlement en 2022. Cette modification proposée est harmonisée avec la Feuille de route de l’examen réglementaire sur les normes internationales du gouvernement, publiée en 2021, afin de permettre l’adoption plus rapide de normes internationales fiables dans les règlements de TC.

Le Ministère tirera également parti de la technologie et de l’analyse des données pour moderniser et numériser les cadres réglementaires, évaluer les répercussions économiques cumulatives de la réglementation et promouvoir la sécurité de la chaîne d’approvisionnement. Cette approche permettra de rationaliser la réglementation, de réduire le fardeau administratif et d’améliorer la compétitivité de la chaîne d’approvisionnement.

Le Programme national d’application de la loi du Ministère continuera de mettre en œuvre des politiques et des procédures opérationnelles multimodales d’application de la loi afin d’augmenter l’uniformité et l’efficacité des approches nationales de l’application de la loi dans toutes les régions et à l’échelle de tous les modes. De plus, le régime des

sanctions administratives pécuniaires mis en place en vertu de la *Loi maritime du Canada*^{xlviii} sera entièrement mis en œuvre.

Transport des Marchandises Dangereuses

Moderniser la réglementation du transport des marchandises dangereuses

En 2023-2024, le [programme de réglementation du transport des marchandises dangereuses \(TMD\)](#)^{xlix} continuera de faire progresser les politiques, la R et D, la modernisation des lois et des règlements, la mobilisation des intervenants et l'harmonisation internationale. Ces efforts contribueront à assurer le transport sécuritaire des produits et des ressources essentiels à la prospérité économique du Canada.

Le Ministère continuera de prévoir et de résoudre les problèmes qui se présentent dans le monde du TMD, au moyen d'approches axées sur les aspects suivants :

- permettre des consultations rapides sur la réglementation et une mobilisation significative des intervenants;
- assurer l'harmonisation avec les codes internationaux;
- tenir dûment compte de l'évolution des conditions et des capacités de l'industrie.

Le Ministère tentera de suivre le rythme de l'évolution des besoins et des technologies en matière de contenants de marchandises dangereuses, y compris les wagons-citernes, les citernes routières, les grands conteneurs pour vrac et les bouteilles, qui sont intégrés par renvoi au [Règlement sur le transport des marchandises dangereuses \(RTMD\)](#)^l.

Le Ministère apportera des [modifications au RTMD](#)^{li} qui ont été conçues pour rehausser l'uniformité, la qualité, l'efficacité et l'efficience du TMD. Les modifications instaureront des dispositions nouvelles ou améliorées pour :

- augmenter la clarté et la certitude parmi les employeurs quant au niveau de formation requis pour se conformer au RTMD;
- mieux harmoniser le RTMD du Canada avec les recommandations des Nations Unies en alignant les indications de danger, les renseignements de classification, les appellations réglementaires et les dispositions spéciales;
- mettre à jour et préciser les dispositions, afin de les harmoniser avec les nouvelles pratiques de l'industrie;
- créer un inventaire exact et fiable des parties réglementées et des emplacements où des marchandises dangereuses sont importées, présentées au transport, manutentionnées ou transportées;
- gérer les changements administratifs;
- établir des exigences particulières pour le transport de marchandises dangereuses par aéronef télépiloté; et
- recouvrer les frais d'évaluation des demandes et de délivrance des certificats aux inscrits.

Renforcer les décisions fondées sur des données probantes concernant le transport des marchandises dangereuses

En 2023-2024, TC procédera à la mise en œuvre de la [feuille de route de transformation du TMD](#)^{lii} principalement axée sur la modernisation et l'amélioration dans quatre piliers du programme :

- **Règlements :**
 - Modernisation législative pour :
 - combler les lacunes du cadre actuel d'application de la loi;
 - créer de nouvelles voies de conformité;
 - conférer aux fonctionnaires les pouvoirs nécessaires;
 - veiller à ce que les intervenants compétents soient inclus en tant qu'entités réglementées dans un environnement opérationnel en évolution;
 - aborder de façon plus générale l'innovation sectorielle et la résilience de la chaîne d'approvisionnement.
- **Surveillance :**
 - Poursuite de l'exécution des applications dans le cadre de la plateforme de la « base centralisée du TMD » afin :
 - d'assurer l'utilisation de données plus complètes, entièrement couplées et de meilleure qualité aux fins d'analyse et de production de rapports;
 - d'appuyer la surveillance fondée sur les données, y compris des méthodes modernisées de priorisation des inspections, la modélisation prédictive et la collecte de données à l'échelle nationale;
 - d'améliorer l'efficacité des activités de TMD et de réduire le fardeau réglementaire des intervenants.
- **Mobilisation :**
 - Lancement de consultations améliorées – y compris avec les collectivités autochtones – sur :
 - l'élaboration de l'exigence relative à la base de données d'inscription du Ministère;
 - les normes de formation et d'évaluation axées sur les compétences;
 - les façons de s'informer des enjeux qui touchent la chaîne d'approvisionnement.
- **Collaboration :** Élaboration d'un programme de subventions et de contributions qui mobilisera activement l'industrie pour appuyer la mise au point de capacités d'intervention d'urgence, particulièrement dans les régions rurales, éloignées et isolées, et améliorer la sensibilisation et l'éducation. À cela s'ajoutera une collaboration constante avec les États-Unis et l'industrie en ce qui concerne les cadres réglementaires des systèmes d'aéronefs télépilotés et des véhicules autonomes servant au TMD.

Renforcer la surveillance du Programme de transport des marchandises dangereuses

En 2023-2024, TC continuera d'améliorer le Programme de surveillance du TMD en instaurant ses 144 postes (dont 112 postes d'inspecteur) qui supervisent directement le TMD, y compris la tenue d'inspections et l'utilisation de mesures de réduction des risques. Le Ministère renforcera également le programme de sensibilisation à la sécurité du TMD afin de mieux promouvoir la documentation accessible à l'industrie, aux municipalités, aux premiers intervenants, aux collectivités autochtones et aux autres collectivités éloignées, et au grand public. De plus, le Ministère continuera de mettre l'accent sur la modernisation et l'amélioration de la capacité de suivi, de coordination et d'intervention d'urgence grâce à une formation sur la gestion des urgences.

Le Ministère continuera d'apporter des modifications réglementaires à une exigence d'inscription pour le TMD, afin de s'assurer que toutes les personnes qui se livrent à l'importation, à la présentation au transport, à la manutention ou au transport de marchandises dangereuses à un emplacement situé au Canada sont inscrites auprès du Ministère. Cela permettra au Ministère de mieux connaître les membres de sa communauté réglementée et de recueillir et d'analyser des renseignements pertinents liés à la gestion et à la surveillance de la chaîne d'approvisionnement du TMD. De plus, le Ministère maintiendra son processus de collaboration avec les provinces afin de mieux déterminer le niveau de conformité nationale du TMD, à l'aide des données provinciales et territoriales sur la conformité des envois routiers.

Les Drones et le transport des marchandises dangereuses

Au Canada, le transport des marchandises dangereuses (TMD) est réglementé de façon stricte par la [Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses](#)^{liii}. TC compte plus de 100 inspecteurs (y compris des ingénieurs et des spécialistes des mesures correctives) qui effectuent près de 6 000 inspections prévues et réactives chaque année, dans le cadre du programme de TMD de l'organisme gouvernemental.

La plupart des marchandises dangereuses sont encore expédiées par les modes routier, ferroviaire, maritime et aérien conventionnels. Toutefois, la livraison par drone de certaines marchandises dangereuses, dont des médicaments et des échantillons de laboratoire, peut comporter des avantages considérables, notamment la rapidité, l'efficacité, l'évitement des zones bâties ou l'accès à des régions éloignées, comme les collectivités autochtones du Nord. Reconnaissant ce besoin, TC a délivré, en 2022, le premier certificat de TMD pour la livraison par drone à l'entreprise torontoise de logistique de drones Drone Delivery Canada, qui expédiait déjà une variété de marchandises au profit de la Première Nation de Stellat'en et du village de Fraser Lake, dans le centre du nord de la Colombie-Britannique. Cela ouvre la voie à une innovation constante dans le domaine du TMD.

Il convient de souligner que, depuis plusieurs années, les équipes d'intervention de TC utilisent des drones pour avoir rapidement accès aux lieux où sont survenus des accidents et les évaluer en toute sécurité, comme les déraillements de train, où des marchandises dangereuses transportées risquent d'être rejetées et peuvent menacer la santé et la sécurité des humains ou polluer l'environnement.

Soutenir les interventions d'urgence en cas d'incidents impliquant des marchandises dangereuses

Le [Centre canadien d'urgence transport \(CANUTEC\)](#)^{liv} continuera de donner des conseils techniques sur les interventions en cas d'urgence ou d'incident impliquant des marchandises dangereuses, dans tous les modes de transport et en tout temps. Ces conseils techniques permettent de communiquer rapidement l'information sur les incidents de sécurité aux principaux partenaires internes et externes et au personnel d'intervention d'urgence chargé de la manutention des marchandises dangereuses.

Le Ministère continuera également d'évaluer les [Plans d'intervention d'urgence \(PIU\)](#)^{lv}, afin de s'assurer que l'industrie peut intervenir en cas de rejet ou de rejet anticipé de certaines marchandises dangereuses posant un risque plus élevé pendant le transport. Les spécialistes des mesures correctives (SMC) de TC continueront d'être affectés sur les lieux des urgences liées aux marchandises dangereuses, afin de promouvoir la sécurité

publique en évaluant et en surveillant les mesures correctives prises pour atténuer l'incident. Le Ministère continuera également de renforcer et de maintenir [la capacité du Canada de réagir aux incidents chimiques, biologiques, radiologiques, nucléaires et explosifs \(CBRNE\)^{lvi}](#) liés au TMD.

Collaboration et Harmonisation à l'échelle Internationale

En 2023-2024, TC maintiendra sa participation active et stratégique dans des forums mondiaux, multilatéraux et bilatéraux, où l'expertise canadienne est partagée et promue. En tant que membre de l'[Organisation de l'aviation civile internationale \(OACI\)^{lvii}](#), TC continuera de participer activement aux réunions, aux groupes d'experts et aux groupes de travail de l'OACI, y compris aux conférences techniques liées à l'aviation civile et aux technologies émergentes. Une des priorités sera de maintenir l'influence internationale du Canada et son leadership en matière de réglementation après la période de restrictions de voyage imposées en raison de la COVID-19.

À la suite de l'écrasement du vol PS752 d'Ukraine International Airlines, le 8 janvier 2020, TC a joué un rôle actif en collaborant avec des partenaires de l'OACI pour faire progresser l'[Initiative sur la sécurité aérienne^{lviii}](#) et poursuivre les réformes du régime d'enquête sur les accidents de l'OACI. TC a joué un rôle de chef de file dans la présentation d'analyses techniques au groupe de travail d'experts du Comité d'enquête sur les accidents. Le Ministère continuera de plaider pour que l'OACI apporte des modifications à son annexe 13 sur les [Normes et pratiques recommandées \(SARP\)^{lix}](#) (en anglais seulement) pour les accidents et les enquêtes mettant en cause des aéronefs, en vertu de la [Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale^{lx}](#) (en anglais seulement), dont le Canada est signataire.

Analyse comparative entre les sexes plus

TC applique systématiquement un [cadre d'analyse comparative entre les sexes \(ACS\) plus^{lxi}](#) rigoureux pour examiner les plans et les propositions de politiques, de programmes, de projets, de lois et de règlements, en vue de cerner les obstacles systémiques et de trouver des moyens de les surmonter, et d'améliorer les possibilités équitables offertes aux divers groupes de la population en fonction du sexe, du genre et d'autres facteurs identitaires qui se recoupent.

TC continuera d'adopter et de promouvoir l'utilisation généralisée de termes non sexistes dans le cadre de divers événements et forums nationaux et internationaux. Il tentera également de trouver des possibilités de sensibiliser les gens à l'importance d'un langage inclusif en incluant un langage non sexiste dans les notes d'allocution, les documents, les présentations et les documents de travail, dans la mesure du possible, et en s'harmonisant avec les lignes directrices applicables à l'ACS Plus. Les documents d'information seront conçus en tenant compte du sexe, de l'âge et de la diversité ethnique, en utilisant des images, du texte et des éléments visuels neutres ou inclusifs. De plus, le Ministère continuera d'évaluer les répercussions sociales et économiques des plans et des changements législatifs, réglementaires, stratégiques et de programmes sur divers

groupes de la population canadienne. À ces fins, le Ministère effectuera une ACS Plus et une évaluation environnementale stratégique pour chaque proposition présentée.

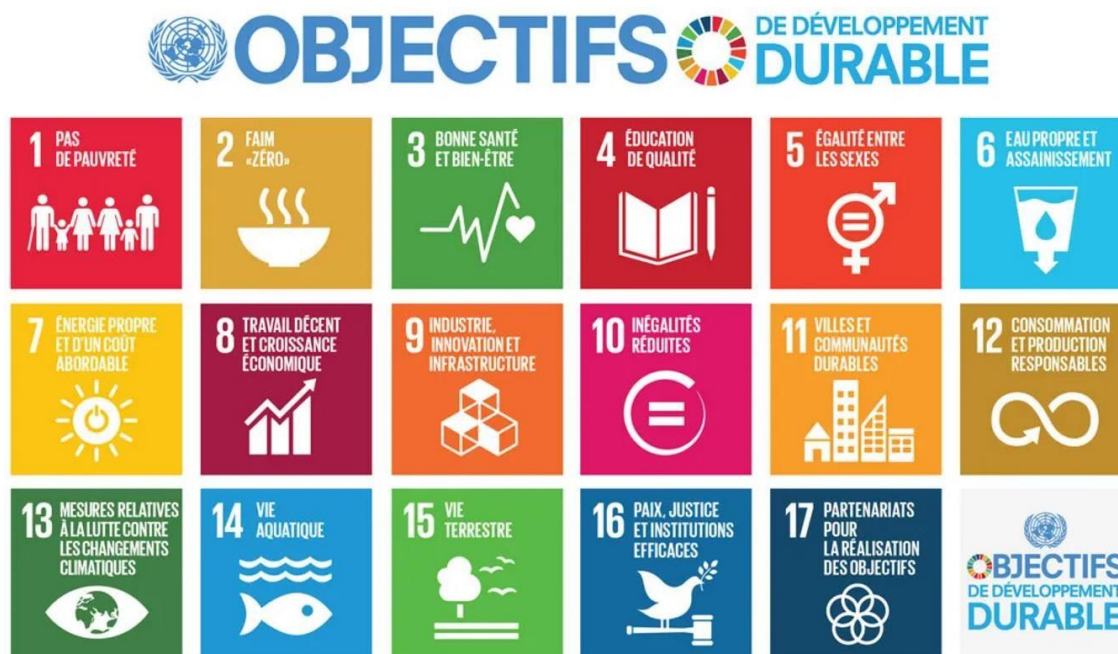
On peut observer un exemple de l'approche proactive du Ministère dans le domaine en évolution de la réglementation et de la gestion liées aux drones. TC continuera d'utiliser et de promouvoir un langage non sexiste comme « systèmes d'aéronefs télépilotes » (SATP) plutôt que « système d'aéronef sans pilote » (UAS) ou « véhicules aériens sans pilote » (UAV). Le Ministère poursuivra également ses recherches sur les facteurs de genre potentiels liés aux drones – comme il le fait pour d'autres aspects de l'aviation, ce qui lui permettra d'avoir des renseignements applicables au ciblage des programmes d'éducation et de sécurité et à l'encadrement d'autres mesures stratégiques. Cela comprend la poursuite d'une étude menée en partenariat avec l'Université Western, qui vise principalement à évaluer la gravité des collisions de petits drones sur les humains et les répercussions sur les femmes et les groupes à risque comme les enfants, les aînés, les habitants de divers emplacements géographiques et les peuples autochtones.

En outre, dans le [RAC](#)^{lxii}, on indique que « NOTAM » est un acronyme pour « Avis aux aviateurs ». Cette appellation va à l'encontre du concept de neutralité de genre. Aux États-Unis, la *Federal Aviation Administration (FAA)* a récemment choisi d'utiliser le terme neutre « [Notice to Air Missions](#)^{lxiii} » (PDF, 2.2 MB) (en anglais seulement). L'OACI ne considère pas « NOTAM » comme un acronyme, mais plutôt comme un terme universellement utilisé. Le Canada a l'intention de supprimer « aux aviateurs » et de définir simplement NOTAM comme un terme à part entière. La FAA a modifié son texte réglementaire pour remplacer le terme « cockpit » par le terme « flight deck ». TC propose d'harmoniser sa terminologie avec celle des États-Unis et de supprimer l'utilisation d'un terme qui peut être interprété comme étant genré.

TC a également mis sur pied un comité sur l'équité en matière d'emploi, la diversité et l'inclusion qui assure un leadership et la défense des intérêts permettant de promouvoir un milieu de travail diversifié et inclusif grâce à la mobilisation, à l'éducation, à l'échange d'information et à la responsabilisation personnelle à tous les niveaux.

Reconnaissant que les changements climatiques et les perturbations qui en découlent pour le réseau de transport du Canada ont des répercussions disproportionnées sur la population canadienne habitant dans des régions éloignées, le Ministère veillera à ce que ces risques soient bien ciblés en tenant compte des régions et des populations à risque particulières. De même, compte tenu de la participation accrue des femmes dans les domaines liés aux STIM, TC s'efforcera de promouvoir la participation accrue de ces dernières dans l'industrie de l'aviation, en général, et au sein de TC, en particulier.

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



Objectifs de développement durable de l'ONU

TC intègre systématiquement des moyens rentables pour appuyer l'engagement du Canada envers le [Programme de développement durable à l'horizon 2030 de l'Organisation des Nations Unies](#)^{lxiv}, les ODD et la progression du [Plan de mise en œuvre fédéral du Canada pour le Programme 2030](#)^{lxv}.

En 2023-2024, TC continuera de mettre l'accent sur les mesures visant le TMD et la prévention des déversements qui nuisent à la santé humaine et à l'environnement. Les mesures prises par le Ministère pour prévenir et atténuer les déversements, les rejets et les incidents liés aux marchandises dangereuses continuent d'appuyer directement l'atteinte de l'**ODD 3** – Bonne santé et bien-être^{lxvi}, cible 3.9 : D'ici à 2030, réduire nettement le nombre de décès et de maladies dus à des substances chimiques dangereuses, à la pollution et à la contamination de l'air, de l'eau et du sol. Voici les mesures prises par le Ministère à l'égard du TMD :

- mener des activités d'éducation et de sensibilisation pour s'assurer que les membres de l'industrie connaissent leurs responsabilités légales et réglementaires;
- modifier la [Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses](#)^{lxvii} pour moderniser et renforcer ses outils de surveillance, afin d'assurer l'existence d'un cadre efficace régissant la sécurité et l'efficacité du TMD;
- harmoniser les règlements canadiens avec les codes internationaux;
- maintenir un régime de surveillance efficace pour vérifier le respect des règlements et en assurer l'application, lorsque cela est justifié;

- maintenir l'affectation de SMC sur les lieux des incidents constituant une urgence et impliquant des marchandises dangereuses, pour assurer la sécurité publique, en évaluant et en surveillant les mesures correctives prises pour atténuer les répercussions des incidents.

De plus, dans l'ODD 3 de l'ONU : Permettre à tous de vivre en bonne santé et promouvoir le bien-être de tous à tout âge, on prévoit 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 ministérielle mondiale sur la sécurité routière. Le Ministère soutiendra la formulation de la nouvelle cible et élaborera des mesures visant à réaliser des progrès constants vers la réduction du nombre de décès et de blessures dans des accidents de la route au Canada.

Innovation

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

En 2023-2024, TC continuera d'entreprendre de nouveaux projets de recherche pour éclairer la prise de décisions relatives à diverses initiatives en matière de politiques, de règlements et de normes sur le TMD visant à élaborer et à améliorer les exigences réglementaires, les politiques, les normes de sécurité et les activités de surveillance, y compris les marchandises dangereuses transportées en train, les batteries au lithium et les systèmes de stockage de l'énergie, les conteneurs servant au transport des marchandises dangereuses, les interventions d'urgence et l'analyse de la chaîne d'approvisionnement fondée sur le système d'information géographique (SIG). La collaboration se poursuivra avec des partenaires de recherche nationaux et internationaux, y compris d'autres ministères fédéraux, les gouvernements provinciaux, territoriaux et régionaux et les gouvernements étrangers, y compris les États-Unis et d'autres partenaires des Nations Unies.

Dans le domaine de l'aviation civile, le Ministère poursuivra la recherche et le perfectionnement de la phase initiale de l'initiative Traitement approprié-mode aérien, qui vise à moderniser le voyage aérien par l'automatisation de la vérification de l'identité des passagers et des applications servant à prévoir et à gérer le flux de passagers. Ce processus consiste à mettre à l'essai des technologies de vérification des justificatifs d'identité pour établir des normes communes, afin que les justificatifs d'identité authentifiés puissent ensuite être réutilisés pour avoir accès aux étapes clés dans les aéroports canadiens. Le Ministère adoptera également d'autres approches nouvelles pour mettre à l'essai des technologies et des processus novateurs, notamment : un projet pilote d'essai visant à augmenter la délégation des pouvoirs aux fabricants pour la délivrance des permis de vol, un projet pilote visant à évaluer la pertinence des avions légers sportifs certifiés par l'[Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne](#)^{lxviii} (en anglais

seulement) dans un environnement de formation en vol et des essais commerciaux de drones au-delà de la visibilité directe dans le cadre de projets pilotes réalisés dans le cadre de la [Feuille de route de l'Examen de la réglementation du secteur des transports](#)^{lxix} du Ministère.

Résultats prévus pour un réseau de transport sûr et sécuritaire

En ce qui concerne le réseau de transport sûr et sécuritaire, le tableau ci-dessous présente les résultats prévus, les indicateurs de résultats, les cibles et les dates cibles pour l'exercice 2023-2024, ainsi que les résultats réels des trois derniers exercices pour lesquels des résultats réels sont connus.

Résultat 1 : Un réseau de transport sécuritaire

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021	Résultats réels 2021-2022
1a) Un réseau de transport sécuritaire	Taux d'accidents aériens survenus sur une période de dix ans ¹ (moyenne par année et par tranche de 100 000 déplacements d'aéronefs)	Au plus 3,2 par tranche de 100 000 déplacements	31-03-2024	3,2 par tranche de 100 000 déplacements	3,1 par tranche de 100 000 déplacements	3,1 par tranche de 100 000 déplacements
1b) Un réseau de transport sécuritaire	Taux d'accidents aériens mortels survenus sur une période de dix ans (moyenne par année et par tranche 100 000 déplacements d'aéronefs)	Au plus 0,65 par tranche de 100 000 déplacements	31-03-2024	0,6 par tranche de 100 000 déplacements	0,6 par tranche de 100 000 déplacements	0,5 par tranche de 100 000 déplacements
1c) Un réseau de transport sécuritaire	Taux d'accidents maritimes survenus sur une période de dix ans (moyenne par année et par tranche de 1 000 bâtiments commerciaux) ²	Au plus 10 par tranche de 1 000 bâtiments commerciaux	31-03-2024	7,0 par tranche de 1 000 bâtiments commerciaux	6,8 par tranche de 1 000 bâtiments commerciaux	6,8 par tranche de 1 000 bâtiments commerciaux ³

¹ Cet indicateur comprend les aéronefs immatriculés à l'étranger exploités au Canada, tant pour les taux d'accidents que de décès.

³ L'indicateur 1c est calculé à l'aide des incidents déclarés par le Bureau de la sécurité des transports et du nombre de bâtiments dans les eaux canadiennes en 2021-2022 calculé par TC. Les chiffres déclarés antérieurement ont été modifiés, car le nombre de bâtiments commerciaux avait été surévalué, principalement en raison de l'inclusion des embarcations de plaisance immatriculées.

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021	Résultats réels 2021-2022
1d) Un réseau de transport sécuritaire	Taux d'accidents maritimes mortels survenus une période de dix ans (moyenne par année et par tranche de 1 000 bâtiments commerciaux)	Au plus 0,5 par tranche de 1 000 bâtiments commerciaux	31-03-2024	0,4 par tranche de 1 000 bâtiments commerciaux	0,4 par tranche de 1 000 bâtiments commerciaux ⁴	0,4 par tranche de 1 000 bâtiments commerciaux ⁵
1e) Un réseau de transport sécuritaire	Taux d'accidents ferroviaires survenus sur une période de cinq ans (moyenne par année et par million de trains-milles)	Au plus 12,48 par tranche de millions de trains-milles par année ⁶	31-03-2024	S. O. – Nouvel indicateur en 2022-2023	S. O. – Nouvel indicateur en 2022-2023	S. O. – Nouvel indicateur en 2022-2023
1f) Un réseau de transport sécuritaire	Taux d'accidents ferroviaires mortels survenus sur une période de cinq ans (moyenne par année et par million de trains-milles)	Au plus 0,74 par tranche de millions de trains-milles par année ⁷	31-03-2024	S. O. – Nouvel indicateur en 2022-2023	S. O. – Nouvel indicateur en 2022-2023	S. O. – Nouvel indicateur en 2022-2023
1g) Un réseau de transport sécuritaire	Taux de collisions routières à déclarer au Canada (par milliard de kilomètres-véhicules parcourus)	Au plus 1,393	31-03-2024	Réduction de 4,4 % en 2018, comparative-ment à la moyenne sur cinq ans (2013-2017)	Réduction de 5,7 % en 2019, comparative-ment à la moyenne sur cinq ans (2014-2018)	Réduction de 31,7 % en 2020, comparative-ment à la moyenne sur cinq ans (2015-2019)

² Cet indicateur s'applique à chaque arrivée d'un bâtiment étranger, aux bâtiments canadiens immatriculés d'une jauge brute inférieure à 15 et aux bâtiments certifiés d'une jauge brute supérieure à 15 qui sont exploités dans les eaux canadiennes.

⁴ L'indicateur 1d est calculé au moyen des moyennes des décès survenus sur une période de dix ans déclarés par le BST et du nombre des bâtiments commerciaux immatriculés en juin 2021. Les chiffres déclarés antérieurement ont été révisés, car le nombre de bâtiments commerciaux était surévalué, principalement en raison de l'inclusion des embarcations de plaisance immatriculées.

⁵ L'indicateur 1d est calculé au moyen du nombre de décès déclarés par le BST et du dénombrement des bâtiments exploités dans les eaux canadiennes en 2021-2022, calculé par TC. Les chiffres déclarés antérieurement ont été révisés, car le nombre de bâtiments commerciaux était surévalué, principalement en raison de l'inclusion des embarcations de plaisance immatriculées.

⁶ Pour l'indicateur 1e, les réductions des taux d'accidents et de décès sont déterminées par la collaboration entre les compagnies de chemin de fer, les autorités responsables du service de voirie et les autorités privées qui partagent la responsabilité de mettre en œuvre des mesures visant à réduire ces taux. C'est la raison pour laquelle nous avons convenu d'un taux de réduction annuel de 5 %.

⁷ Pour l'indicateur 1f, les réductions des taux d'accidents et de décès sont déterminées par la collaboration entre les compagnies de chemin de fer, les autorités responsables du service de voirie et les autorités privées qui partagent la responsabilité de mettre en œuvre des mesures visant à réduire ces taux. C'est la raison pour laquelle nous avons convenu d'un taux de réduction annuel de 5 %.

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021	Résultats réels 2021-2022
1h) Un réseau de transport sécuritaire	Taux de blessures graves subies dans les collisions routières à déclarer au Canada (par milliard de kilomètres-véhicules parcourus)	Au plus 23.81	31-03-2024	Réduction de 15,9 % en 2018, comparativement à la moyenne sur cinq ans (2013-2017)	Réduction de 18,9 % en 2019, comparativement à la moyenne sur cinq ans (2014-2018)	Réduction de 26,4 % en 2020, comparativement à la moyenne sur cinq ans (2015-2019)
1i) Un réseau de transport sécuritaire	Taux de décès survenus dans les collisions routières à déclarer au Canada (par milliard de kilomètres-véhicules parcourus)	Au plus 4,67	31-03-2024	Réduction de 3,9 % en 2018, comparativement à la moyenne sur cinq ans (2013-2017)	Réduction de 12,5 % en 2019, comparativement à la moyenne sur cinq ans (2014-2018)	Réduction de 12,6 % en 2020, comparativement à la moyenne sur cinq ans (2015-2019)

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

Résultat 2 : Un réseau de transport sûr

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021	Résultats réels 2021-2022
2a) Un réseau de transport sûr	Délai de révocation des habilitations de sécurité en matière de transports (HST)	Au plus six mois	31-03-2024	S. O. – Nouvel indicateur	S. O. – Nouvel indicateur	Comme une année complète ne s'est pas encore écoulée, les données seront produites au cours du prochain exercice.
2b) Un réseau de transport sûr	Nombre total de demandes d'HST traitées	Entre 45 000 et 50 000	31-03-2024	S. O. – Nouvel indicateur	S. O. – Nouvel indicateur	43 637

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021	Résultats réels 2021-2022
2c) Un réseau de transport sûr	Taux de conformité des entités réglementées de l'aviation canadienne aux règlements de TC régissant la sûreté	Au moins 90 %	31-03-2024	93,03 %	90 %	77 %

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

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

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021	Résultats réels 2021-2022
3a) Un régime moderne de sécurité et de sûreté qui favorise la croissance économique	Pourcentage des règlements de TC en matière de sécurité harmonisé avec des normes internationales en transport (transport aérien)	100 %	31-03-2024	95,1 %	95,1 %	95,1 %
3b) Un régime moderne de sécurité et de sûreté qui favorise la croissance économique	Pourcentage des demandes de client pour obtenir des autorisations de sécurité qui répondent aux normes de service de TC (transport aérien)	Au moins 83 %	31-03-2024	89 %	80,45 %	86,8 %
3c) Un régime moderne de sécurité et de sûreté qui favorise la croissance économique	Pourcentage des autorisations réglementaires de sécurité des entités certifiées qui étaient traitées conformément aux normes de service établies (transport maritime)	Au moins 98 %	31-03-2024	99,88 %	99,87 %	99,51 %

Les renseignements sur les ressources financières, les ressources humaines et le rendement liés au répertoire des programmes de Transports Canada sont accessibles dans l'InfoBase du GC.^{lxxii}

Dépenses budgétaires prévues pour un réseau de transport sûr et sécuritaire

Dépenses budgétaires de 2023–2024 (indiquées dans le Budget principal des dépenses)	Dépenses prévues pour 2023-2024	Dépenses prévues pour 2024-2025	Dépenses prévues pour 2025-2026
397 060 455	397 060 455	379 277 603	354 410 674

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

Ressources humaines prévues pour un réseau de transport sûr et sécuritaire

Équivalents temps plein prévus pour 2023-2024	Équivalents temps plein prévus pour 2024-2025	Équivalents temps plein prévus pour 2025-2026
3 342	3 241	3 241

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

Responsabilité essentielle 2 : Un réseau de transport écologique et novateur

Description

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

Faits saillants de la planification

Protection des Milieux Marins

Prévenir la pollution et la dégradation des milieux marins

TC s'engage à protéger l'environnement contre les risques de pollution marine. En collaborant avec divers membres de l'industrie du transport maritime, des ports canadiens et d'autres ministères fédéraux, le Ministère continuera de surveiller et d'atténuer les répercussions du transport maritime et des rejets et émissions connexes. Cela comprend ce qui suit :

- instaurer de nouvelles mesures environnementales pour les rejets des navires de croisière et s'efforcer de mettre en place un régime permanent pour la saison des croisières de 2023;
- mettre en œuvre l'interdiction du mazout lourd dans l'Arctique à l'échelle nationale afin de respecter la date d'entrée en vigueur de 2024 de la réglementation internationale;
- examiner des options menant à la décarbonisation du secteur du transport maritime.

Afin de réduire la pollution causée par les bâtiments et les déversements d'hydrocarbures, le Ministère continuera de surveiller la conformité des intervenants du transport maritime aux lois canadiennes, comme la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*^{lxxv}, en :

- renforçant la capacité du *Programme national de surveillance aérienne*^{lxxvi};
- menant des inspections et des vérifications, et en assurant la surveillance et l'application de la loi.

Le Ministère renforcera également les dispositions réglementaires, notamment en :

- mettant à jour le *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*^{lxxvii} par l'ajout de 23 nouvelles restrictions dans six plans d'eau et d'autres mesures pour moderniser le Règlement;
- modifiant le *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux*^{lxxviii} pour l'harmoniser avec la *Convention internationale*

pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL)^{lxxxix} et la Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires (AFS 2001)^{lxxx}.

S'attaquer au problème des bâtiments abandonnés et dangereux et des épaves

En 2023-2024, TC continuera de préserver et de restaurer les écosystèmes marins en prenant des mesures concernant les navires abandonnés et dangereux et les épaves. Ces mesures comprennent la mise en œuvre et l'application constantes de la *Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux*^{lxxxi}, qui vise à renforcer la responsabilité des propriétaires vis-à-vis de la gestion de la fin de durée utile des bâtiments. 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 bâtiments et facilitera la création d'un programme financé par les propriétaires de bâtiments afin d'appuyer l'assainissement et la prévention des bâtiments abandonnés et dangereux ou des épaves prioritaires.

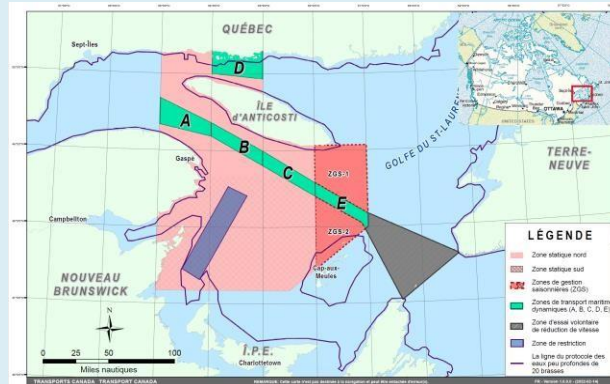
Protéger les baleines dans les eaux canadiennes

En 2023-2024, TC continuera de peaufiner et de mettre en place des mesures pour protéger les baleines des effets négatifs du trafic maritime sur les côtes canadiennes, notamment les suivantes :

- établir des restrictions volontaires et obligatoires en matière de vitesse des bâtiments et des zones d'exclusion;
- surveiller les zones de navigation et informer les navigateurs de la présence de baleines;
- évaluer et peaufiner les mesures de protection en consultation avec l'industrie, les groupes autochtones et d'autres intervenants;
- appuyer la recherche sur le bruit sous-marin des bâtiments;
- encourager l'adoption de nouvelles technologies d'exploitation de navires silencieux.

Protéger les baleines dans les voies de navigation maritimes

TC, en collaboration avec l'industrie maritime, le milieu universitaire, les groupes autochtones, les organisations environnementales, d'autres ministères, les États-Unis et la communauté internationale en général, évalue, met à l'essai et applique des mesures pour réduire les répercussions du trafic maritime sur les populations de baleine en péril, en particulier l'épaulard résident du Sud et la baleine noire de l'Atlantique Nord. Guidées par la science et soutenues par une surveillance vigilante, ces mesures de protection sont mises à jour et renforcées année après année.



Mesures de gestion du trafic maritime pour protéger la baleine noire de l'Atlantique Nord, 2022

Source : Transports Canada - Bulletins de la sécurité des navires 09/2022

Sur la côte ouest du Canada, le bruit sous-marin et les perturbations physiques causées par les bâtiments représentent une des trois principales menaces auxquelles l'épaulard résident du Sud est confronté. (Le manque de proies et l'exposition aux contaminants sont les deux autres menaces – elles sont gérées respectivement par Pêches et Océans [MPO] et par Environnement et Changement climatique Canada.) Comme il ne reste que 73 épaulards résidents du Sud en date d'octobre 2019, TC a mis en œuvre une série de mesures volontaires et obligatoires pour réduire les répercussions des grands bâtiments commerciaux, des petites embarcations de plaisance et des bateaux d'observation de baleines. À la suite d'un ralentissement saisonnier volontaire des grands bâtiments commerciaux pendant la saison 2019, TC a émis un arrêté d'urgence en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*^{lxxxiii} afin d'établir des « zones de refuge provisoires » obligatoires pour restreindre temporairement l'accès à tous les bateaux des principales zones d'alimentation et d'augmenter la distance minimale (de 200 à 400 mètres) à laquelle les bâtiments peuvent approcher les épaulards.

Sur la côte est, la baleine noire de l'Atlantique Nord, qui est présente dans les eaux canadiennes et américaines, est confrontée à deux menaces principales : la collision avec les navires et l'empêchement dans les engins de pêche, qui est prise en compte par le MPO. En vertu des pouvoirs conférés à TC, des mesures obligatoires visant la réduction de la vitesse des bâtiments ont été mises en œuvre dès la fin de l'été 2017, et sont rétablies chaque printemps avant le retour des baleines. Le ralentissement obligatoire à dix nœuds est maintenant en vigueur dans une grande partie du golfe du Saint-Laurent et s'applique à tous les bâtiments d'une longueur supérieure à 13 mètres. Les voies de navigation désignées au nord et au sud de l'île d'Anticosti sont gérées de façon dynamique, car on trouve des zones de navigation désignées exemptées de la limite de vitesse seulement si une patrouille de surveillance aérienne récente confirme qu'aucune baleine noire de l'Atlantique Nord n'est observée dans ces zones.

Gestion du Secteur des Transports

Améliorer les décisions fondées sur des données probantes et l'efficacité de la gestion du réseau de transport

En 2023-2024, TC continuera de transformer la conception et l'exécution de ses programmes de gestion du secteur maritime en :

- augmentant la disponibilité de données et de renseignements sur le transport ouverts et accessibles;
- favorisant l'amélioration de l'analyse et de la production de rapports afin de renforcer la prise de décisions fondées sur des données probantes, la prestation des services et la production de rapports sur les résultats.

Le Ministère améliorera également l'expérience du service à la clientèle et augmentera le nombre de services numériques et accessibles en ligne, notamment en améliorant le [Programme de compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance](#)^{lxxxiii} et en poursuivant les processus numérisés pour la certification médicale dans le secteur du transport maritime et de l'aviation. De plus, TC travaillera à l'élaboration de nouveaux règlements sur les sanctions administratives pécuniaires afin de renforcer sa capacité d'améliorer la conformité à la [Loi sur les eaux navigables canadiennes](#)^{lxxxiv} et de maintenir les eaux navigables du Canada ouvertes et sécuritaires pour le transport et les déplacements.

Promouvoir des infrastructures et des opérations portuaires durables

TC a terminé l'[Examen de la modernisation des ports](#)^{lxxxv} et présente une loi visant à harmoniser la gestion des ports avec les objectifs généraux du gouvernement, pour faire progresser l'écologisation du secteur maritime. Il s'agira de promouvoir des infrastructures durables sur le plan environnemental et de lutter contre les changements climatiques grâce à une meilleure intégration des enjeux environnementaux dans le développement et la gestion des ports.

Croissance Propre et Changements Climatiques

Atteindre les objectifs de faibles émissions de carbone et de zéro émission dans le secteur des transports

En 2023-2024, TC continuera de diriger et de faciliter la transition du réseau de transport du Canada vers des technologies à faibles émissions de carbone et zéro émission, à l'appui de l'engagement de carboneutralité du gouvernement. Pour ce faire, on appuiera les politiques et les programmes liés aux éléments suivants :

- [Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques](#)^{lxxxvi};
- [Plan climatique renforcé du Canada](#)^{lxxxvii}, et
- [Plan de réduction des émissions pour 2030 du Canada](#)^{lxxxviii}.

TC collaborera avec des partenaires fédéraux pour mettre en œuvre des mesures qui permettront aux consommateurs et aux entreprises de choisir plus facilement les véhicules zéro émission, y compris les camions moyens et lourds. Le Ministère collaborera également avec l'industrie, les organismes de réglementation provinciaux et les universitaires pour contribuer à faire progresser les solutions de « transport écoénergétique de marchandises » longue distance dans des camions zéro émission. De plus, le Ministère financera des activités de R et D multimodales, des essais et des démonstrations de technologies efficaces à faibles émissions de carbone et zéro émission pour les secteurs du transport aérien, ferroviaire, maritime et routier.

Le secteur des transports du Canada et les changements climatiques

TC tente de promouvoir un réseau de transport canadien sécuritaire, sûr, efficace et respectueux de l'environnement. La vision du Ministère s'harmonise étroitement avec les piliers social, économique et environnemental du développement durable, qui est défini comme « notre capacité à répondre aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre à leurs propres besoins ».

Le réseau de transport national – terrestre, maritime et aérien – relie les Canadiens les uns aux autres et le Canada au monde. Le transport permet d'acheminer les marchandises vers les marchés et les personnes vers leur destination, de créer des emplois et de soutenir la croissance économique. Cependant, les activités de transport peuvent parfois avoir des effets négatifs sur l'environnement, comme le rejet de polluants atmosphériques par les véhicules, ce qui peut contribuer à la détérioration de la qualité de l'air, ou de déversements accidentels de pétrole dans le milieu marin, ce qui peut altérer la qualité de l'eau et perturber les espèces marines. Les changements climatiques et les phénomènes météorologiques extrêmes, d'une ampleur croissante, peuvent perturber la circulation des marchandises et des personnes, mettant ainsi en danger l'économie et les Canadiens. Compte tenu de la nature complexe des questions de transport durable et du fait que ces dernières sont de compétence partagée, il est nécessaire de former des partenariats très efficaces avec d'autres ministères fédéraux et d'autres ordres de gouvernement et intervenants, ainsi qu'avec l'industrie et chaque Canadien.

Le Ministère collaborera avec des intervenants, des experts clés et le public pour élaborer et mettre en œuvre des plans d'action nationaux et des ententes volontaires visant à faire progresser les efforts de décarbonisation des secteurs de l'aviation, du transport maritime et du transport ferroviaire. Cela comprend une collaboration constante avec l'Association des chemins de fer du Canada – par le biais d'un [protocole](#)^{e d'entente}^{xxxix} – pour faire progresser les efforts de décarbonisation du secteur ferroviaire canadien. TC collaborera également avec des partenaires dans le cadre de forums internationaux – comme l'[OMI](#)^{xc}

et l'[OACI](#)^{xcii} – pour réduire les répercussions du transport international sur l'environnement.

TC appuiera également des approches fondées sur des données probantes pour la conception et la mise en œuvre de programmes, de politiques et d'approches réglementaires liés aux émissions, afin d'intégrer en toute sécurité les innovations au réseau de transport canadien. Voici quelques-uns des projets clés :

- faire progresser les essais de systèmes de propulsion zéro émission et de combustibles à faibles émissions de carbone pour les bâtiments canadiens;
- soutenir l'élaboration de codes, de normes et de pratiques exemplaires liés aux applications à hydrogène dans le secteur ferroviaire au Canada;
- financer des projets pilotes de camionnage lourd zéro émission visant à décarboniser le secteur du transport routier de marchandises.

Protection des Océans et des Zones Marines

Faire progresser le Plan de protection des océans du Canada

En 2023-2024, TC continuera de contribuer à la mise en œuvre du [Plan de protection des océans \(PPO\)](#)^{xciii} du Canada, dont la plus récente phase a été annoncée le 19 juin 2022. Grâce au nouvel investissement de deux milliards de dollars échelonné sur neuf ans annoncés dans le budget de 2022, le Canada prendra de nouvelles mesures afin d'appliquer les initiatives de protection des océans à un plus grand nombre de régions et de mieux lutter, de façon proactive, contre les menaces émergentes pour la sécurité maritime, et ce tout en maintenant ou en intensifiant les initiatives antérieures.

Le PPO renouvelé et élargi contribuera à réaliser des progrès additionnels pour améliorer la protection et la restauration des écosystèmes marins et de la faune vulnérables; améliorer l'efficacité, la sécurité et la durabilité des chaînes d'approvisionnement maritime du Canada et atténuer leurs répercussions sur l'environnement; mieux gérer le trafic maritime au large des côtes canadiennes et les incidents maritimes de tous types; et faire progresser les partenariats et les possibilités de formation dans les collectivités autochtones et côtières, afin qu'elles intègrent leur expertise et leurs expériences dans divers aspects de la sécurité maritime et de la protection des écosystèmes.

En tant que joueur important dans le cadre du PPO, le Ministère continuera de préserver et de restaurer les écosystèmes marins en évaluant les effets cumulatifs du transport maritime dans diverses régions et en prenant des mesures de gestion des bâtiments abandonnés et dangereux et des épaves. En 2023, TC mettra à jour la réglementation sur les programmes de pilotage afin de réaliser des gains d'efficacité dans les activités quotidiennes de délivrance, de suspension et d'annulation des certifications et des permis des administrations de pilotage actuellement en place.

De plus, le Ministère continuera d'appliquer davantage les modèles efficaces pour améliorer la mobilisation et multiplier les partenariats avec les peuples autochtones, afin

de protéger les océans du Canada. Cela comprendra l'utilisation continue de centres de mobilisation interministériels régionaux ainsi que de forums de dialogue nationaux et régionaux distincts sur le transport maritime à l'échelle du pays. Pour appuyer les partenariats de TC et la participation continue des groupes autochtones dans le cadre du PPO, le Ministère investira 50 millions de dollars pour financer directement les collectivités et les organisations autochtones.

Protéger et conserver les aires marines, les habitats et la biodiversité

En 2023-2024, TC continuera de collaborer avec d'autres organismes fédéraux qui dirigent l'établissement de nouvelles zones de protection marine. L'établissement de ces zones de protection marine spéciales est un des éléments importants de l'[objectif de conservation marine](#)^{xciii} du Canada visant à protéger et à conserver 25 % des océans du Canada d'ici 2025 et à jeter les bases en vue de l'atteinte de l'objectif de 30 % d'ici 2030. TC donnera des conseils et une orientation relativement aux activités de transport maritime à l'appui des objectifs de conservation dans ces zones protégées. Il fera également la promotion d'options visant à améliorer les mesures environnementales liées aux rejets causés par les activités normales des bâtiments dans les zones de protection marine.

Afin de réduire les risques économiques et environnementaux pour le Canada créés par la présence d'espèces aquatiques envahissantes et d'aider à protéger la biodiversité mondiale, le Ministère mettra en œuvre le [Règlement sur l'eau de ballast](#)^{xciv} de 2021. Ce règlement vise à réduire la propagation des espèces envahissantes au Canada et leur déplacement du Canada vers d'autres pays. Entre 2023 et 2027, TC appuiera des projets de R et D dirigés par l'industrie qui optimisent la technologie de gestion de l'eau de ballast pour les eaux canadiennes, ce qui augmentera l'efficacité du Règlement. Le Ministère continuera également de collaborer avec la communauté maritime nationale et internationale pour assurer le contrôle et la gestion de l'encrassement biologique des bâtiments.

TC continuera de déployer des efforts pour prévenir et réduire le bruit sous-marin des bâtiments qui nuit à la vie marine. Cela comprendra une contribution à l'examen des [Directives de l'OMI](#)^{xcv} (PDF, 171 Ko) visant à réduire le bruit sous-marin produit par les navires de commerce. Le Ministère maintiendra également ses efforts nationaux et internationaux visant à prévenir le rejet de déchets de plastique provenant des activités menées par les navires dans les milieux marins.

Partenariats avec les peuples autochtones et Engagement

Renforcer les partenariats avec les peuples autochtones

L'engagement de TC à l'égard de la réconciliation est essentiel à ses activités dans tous les modes de transport. En 2023-2024, le Ministère continuera de travailler dans le cadre de partenariats significatifs avec les peuples autochtones. Il favorisera la participation

des Autochtones en tirant parti des possibilités offertes à l'échelle du Ministère, particulièrement en ce qui concerne la protection des océans et la sécurité ferroviaire.

Le Ministère poursuivra ses travaux de mise en œuvre de la *Loi sur la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones (Loi sur la DNUDPA)*^{xcvi}. Cela comprendra le déploiement d'efforts pour 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 pourraient avoir une incidence sur ces droits. En collaboration avec le ministère de la Justice et d'autres ministères fédéraux, et en partenariat avec les peuples autochtones, TC contribuera également à l'élaboration conjointe d'un plan d'action pour atteindre les objectifs de la DNUDPA. À l'appui de ces objectifs, le Ministère donnera suite aux *appels à l'action de la Commission de vérité et réconciliation*^{xcvii} en maintenant son engagement à éduquer les employés sur l'histoire, la culture et les traditions autochtones, et à former le personnel sur les pratiques exemplaires en matière de mobilisation des Autochtones. À cette fin, le Ministère mettra en œuvre le *Cadre stratégique sur le savoir autochtone*^{xcviii} récemment mis en place pour faciliter la mise en œuvre uniforme des dispositions sur le savoir autochtone à l'appui de la *Loi sur les eaux navigables canadiennes*^{xcix} et de la *Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux*^c, au moyen d'ententes de cogestion.

Analyse comparative entre les sexes plus

TC applique systématiquement un *ACS Plus*^{ci} rigoureux pour examiner les plans et les propositions de politiques, de programmes, de projets, de lois et de règlements, en vue de cerner les obstacles systémiques et de trouver des moyens de les surmonter, et d'améliorer les possibilités équitables offertes aux divers groupes de la population en fonction du sexe, du genre et d'autres facteurs identitaires qui se recoupent.

Les programmes associés à la responsabilité essentielle 2 ont mis en évidence un certain nombre d'initiatives d'ACS Plus qui sont en cours, qui se sont récemment terminées ou qui devraient être mises en œuvre au cours du prochain exercice et au-delà de celui-ci. Ces initiatives renforceront le cadre réglementaire des programmes, y compris, par exemple, l'intégration sécuritaire des drones dans l'espace aérien canadien, où TC évalue l'incidence que le projet de règlement pourrait avoir sur les Canadiens appartenant à des groupes identifiables (p. ex. sexe, âge, emplacement géographique, peuples autochtones et leurs collectivités).

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

TC intègre systématiquement des moyens rentables d'appuyer l'engagement du Canada à l'égard du Programme de développement durable à l'horizon 2030 et des ODD de l'Organisation des Nations Unies, et la progression du *Plan de mise en œuvre fédéral du Canada pour le Programme 2030*^{cii}.

Un représentant de TC participe aux activités du *Groupe d'experts sur l'évaluation des impacts des changements climatiques et l'adaptation pour le transport intérieur de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU)*^{ciii} (en anglais

seulement). Ce groupe d'experts fait progresser les travaux visant à produire et à échanger des connaissances et à renforcer les capacités dans toute la région de la CEE-ONU. Il soutient plusieurs ODD de l'ONU, notamment :

- [Objectif 9^{civ}](#) – Bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation;
- [Objectif 13^{cv}](#) – Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions; et
- [Objectif 17^{cv}](#) – Renforcer les moyens de mettre en œuvre le Partenariat mondial pour le développement durable et le revitaliser.

En 2023-2024, TC continuera de mettre en place et de peaufiner des mesures pour protéger les populations de baleines en péril du Canada contre les répercussions négatives du trafic maritime, prévenir l'introduction d'espèces aquatiques envahissantes par les navires et approfondir ses recherches pour comprendre la source et l'ampleur de la pollution plastique marine provenant des navires et trouver des options pour la contrer, ce qui contribue à l'[objectif 14^{cvii}](#) – Conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable.

Le Ministère fera progresser l'objectif 13 grâce à la mise en œuvre, avec ses partenaires fédéraux, du plan climatique renforcé du Canada, [Un environnement sain et une économie saine^{cviii}](#), et du [Plan de réduction des émissions du Canada pour 2030^{cix}](#).

Conformément à l'[objectif 7^{cx}](#) – Garantir l'accès de tous à des services énergétiques fiables, durables et modernes, à un coût abordable et à l'[objectif 12^{cx}](#) – Établir des modes de consommation et de production durables, le gouvernement du Canada est déterminé à augmenter le nombre de véhicules zéro émission utilisés sur les routes canadiennes. Cela est appuyé par l'engagement pris dans le Plan de réduction des émissions de 2030 visant à élaborer des dispositions réglementaires sur la vente de VZE. Ces dispositions réglementaires établiront des exigences plus rigoureuses d'année en année pour la vente de VZE comme suit :

- au moins 20 % des ventes de véhicules légers neufs d'ici 2026;
- au moins 60 % d'ici 2030;
- 100 % d'ici 2035.

Innovation

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

TC continuera de financer des programmes de recherche exécutés avec le [Conseil national de recherches du Canada afin d'élaborer des méthodes d'essai pour évaluer le](#)

rendement de sécurité des systèmes de véhicules zéro émission^{cxii} et de contribuer à l'élaboration du [règlement technique mondial](#)^{cxiii} (PDF, 14.2 KB) et des règlements canadiens. De plus, le Ministère continuera de tirer parti de l'expérimentation de technologies novatrices et émergentes dans le cadre de projets pilotes et d'environnement de bac à sable réglementaire, pour éclairer les normes et la conception réglementaire fondées sur le risque et des données probantes.

Véhicules zéro émission et changements climatiques

En date du 31 janvier 2023, le gouvernement du Canada a offert des incitatifs pour l'achat de plus de 189 000 VZE dans le cadre du [Programme d'iVZE](#)^{cxiv}. Ceci représente une réduction de plus de 660 000 tonnes de GES par année et de plus de 7,9 mégatonnes (Mt) pendant la durée de vie de ces véhicules.

En juillet 2022, TC a lancé le [Programme d'Incitatifs pour les véhicules moyens et lourds zéro émission \(iVMLZE\)](#)^{cxv}, qui contribue à rendre les VMLZE plus abordables pour les entreprises canadiennes et d'autres organismes.

Résultats prévus pour un réseau de transport écologique et novateur

En ce qui concerne le réseau de transport écologique et novateur, le tableau ci-dessous présente les résultats prévus, les indicateurs de résultats, les cibles et les dates cibles pour l'exercice 2023-2024, ainsi que les résultats réels des trois derniers exercices pour lesquels des résultats réels sont connus.

Résultat 4 : Une 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 2019-2020	Résultats réels 2020-2021	Résultats réels 2021-2022
4a) Une réduction des émissions atmosphériques nocives provenant du secteur des transports au Canada	Pourcentage de changement relatif aux émissions de GES dans le secteur des transports	Les émissions du secteur des transports de 2021 sont réduites par rapport aux niveaux de 2019 (186 Mt), ce qui contribue à la réalisation de l'objectif national du Canada visant à réduire les	31-12-2023	16 % au-dessus des niveaux de 2005 en 2019	1 % au-dessous des niveaux de 2005 en 2020	Les émissions de 2021 seront publiées en avril 2023.

		émissions de 40 à 45 % d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 2005.				
--	--	--	--	--	--	--

Les renseignements sur les ressources financières, les ressources humaines et le rendement liés au répertoire des programmes de Transports Canada sont accessibles dans l'InfoBase du GC.^{cxvi}

Résultat 5 : Les milieux océaniques et marins du Canada sont protégés des répercussions du transport maritime

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021	Résultats réels 2021-2022
5a) Les milieux océaniques et marins du Canada sont protégés des répercussions du transport maritime	Le volume total de déversements d'hydrocarbures détectés dépassant les 10 litres	6 490 litres ⁸	31-03-2024	S.O. – Nouvel indicateur en 2023-2024	S.O. – Nouvel indicateur en 2023-2024	S.O. – Nouvel indicateur en 2023-2024
5b) Les milieux océaniques et marins du Canada sont protégés des répercussions du transport maritime	Pourcentage des bâtiments de 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 %	31-03-2024	S.O. – Nouvel indicateur en date du 1 ^{er} avril 2021	S.O. – Nouvel indicateur en date du 1 ^{er} avril 2021	99,51 %

Les renseignements sur les ressources financières, les ressources humaines et le rendement liés au répertoire des programmes de Transports Canada sont accessibles dans l'InfoBase du GC.^{cxvii}

⁸ La cible pour cet indicateur est fondée sur les résultats réels des cinq années précédentes.

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

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021	Résultats réels 2021-2022
6a) Un réseau de transport qui favorise l'innovation	Nombre de projets, d'évaluations, d'études et d'analyses en lien avec les technologies nouvelles et émergentes dans le domaine du transport qui fournissent des preuves pour appuyer la prise de décisions en matière de politiques et de réglementation	Au moins 30	31-03-2024	S.O. – Nouvel indicateur en 2023-2024	S.O. – Nouvel indicateur en 2023-2024	S.O. – Nouvel indicateur en 2023-2024

Dépenses budgétaires prévues pour un réseau de transport écologique et novateur

Dépenses budgétaires de 2023-2024 (indiquées dans le Budget principal des dépenses)	Dépenses prévues en 2023-2024	Dépenses prévues en 2024-2025	Dépenses prévues en 2025-2026
960 587 701	960 587 701	1 176 213 924	502 011 209

Les renseignements sur les ressources financières, les ressources humaines et le rendement liés au répertoire des programmes de Transports Canada sont accessibles dans l'InfoBase du GC.^{cxviii}

Ressources humaines prévues pour un réseau de transport écologique et novateur

Équivalents temps plein prévus pour 2023-2024	Équivalents temps plein prévus pour 2024-2025	Équivalents temps plein prévus pour 2025-2026
946	924	864

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

Responsabilité essentielle 3 : Un réseau de transport efficace

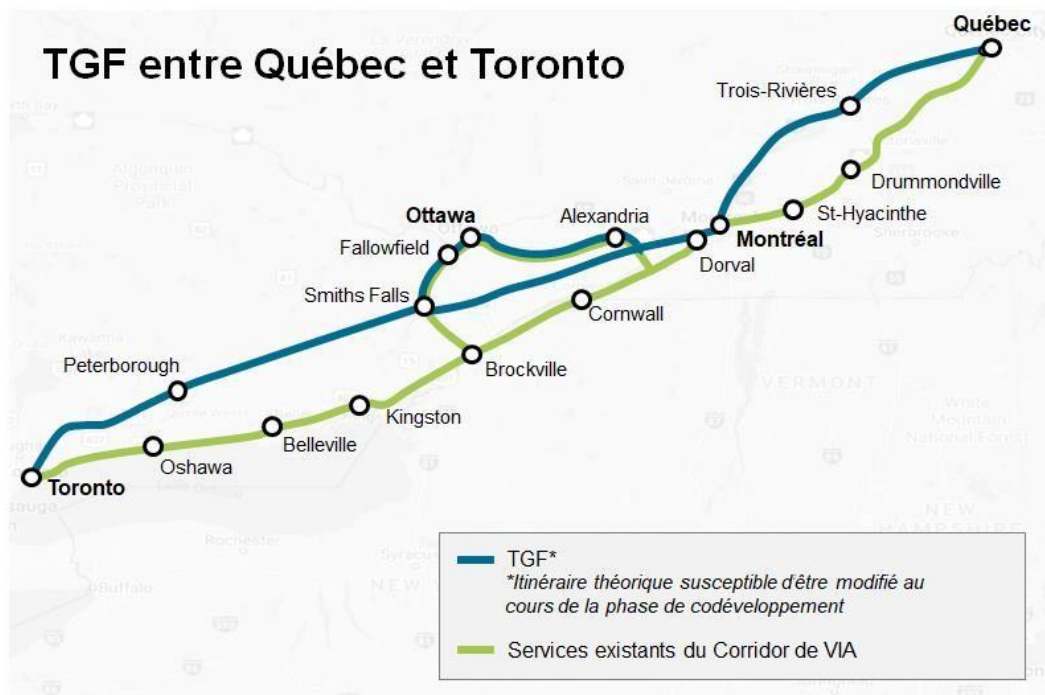
Description

Soutenir l'efficacité de l'accès des produits aux marchés au moyen d'investissements dans les corridors commerciaux du Canada, adopter et mettre en œuvre des règles et des politiques qui assurent aux voyageurs et aux expéditeurs canadiens un accès à suffisamment d'options et à un meilleur service et administrer les actifs de transport pour en assurer la valeur pour les Canadiens.

Faits saillants de la planification

Amélioration du Service aux Voyageurs

Mise en place d'un train à grande fréquence dans le corridor Toronto-Ottawa-Montréal-Québec



Tracé proposé du TGF entre Toronto et Québec. Bien qu'un tracé et des gares aient été proposés, des travaux sont en cours, y compris des consultations publiques, pour faciliter la détermination du tracé exact et des arrêts du TGF. Source : Transport Canada

Le Ministère continuera d'appuyer VIA HFR - VIA TGF Inc., filiale en propriété exclusive nouvellement incorporée de la société d'État VIA Rail Inc., qui sera chargée de faire progresser le projet de TGF dans le corridor Toronto-Ottawa-Montréal-Québec. En tant qu'organe de gouvernance global de l'initiative, TC supervisera les travaux liés aux éléments suivants :

- Progression du processus d’approvisionnement pendant le lancement de la demande de qualifications et la demande de propositions;
- Soutien au ministre des Transports dans la prise de décisions éclairées.

À mesure que les plans du projet progressent, TC donnera des conseils et un soutien analytique pour faciliter les décisions du gouvernement, notamment en tenant compte de facteurs comme les suivants :

- alignement du système et tracé;
- coûts d’immobilisations et de fonctionnement, revenus et achalandage;
- intégration du tracé aux réseaux de Montréal et de Toronto.

Rendre les activités et l’utilisation du service canadien de transport ferroviaire de marchandises plus transparentes

TC s’efforcera également de mettre en œuvre les modifications au *Règlement sur les renseignements relatifs au transport*^{cxx}, qui entrera en vigueur en avril 2023, afin de recueillir des indicateurs hebdomadaires sur le service de transport ferroviaire de marchandises et sur le rendement et ainsi d’améliorer la transparence du réseau de transport ferroviaire de marchandises du Canada. Un meilleur accès aux données détaillées permettra aux partenaires de la chaîne d’approvisionnement de discuter des défis et des solutions liés au fonctionnement des chaînes d’approvisionnement ferroviaires.

Rendre le réseau de transport plus accessible, inclusif et exempt d’obstacles

En 2023-2024, TC continuera de collaborer avec ses partenaires pour rendre le réseau de transport national plus accessible, inclusif et exempt d’obstacles pour les personnes handicapées. Pour ce faire, il faudra :

- collaborer avec l’Office des transports du Canada afin de veiller à ce que le *Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées (RTAPH)*^{cxxi} et le *Règlement sur l’établissement des plans et des rapports en matière de transports accessibles*^{cxxii} soient appliqués;
- collaborer avec l’Office pour faire progresser la phase II de son *Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées (phase II RTAPH)*^{cxxiii};
- promouvoir et faire progresser le mandat de transport accessible dans la *Loi sur les transports au Canada*^{cxxiv} et la *Loi canadienne sur l’accessibilité*^{cxxv}, afin de protéger le droit fondamental des personnes handicapées à des déplacements sans obstacle;
collaborer avec des partenaires nationaux et internationaux afin de promouvoir l’accessibilité dans le secteur de l’aviation.

Améliorer les services de transport aérien offerts aux Canadiens

En 2023-2024, TC entreprendra plusieurs initiatives pour améliorer l'expérience des passagers dans le transport aérien, notamment : l'évaluation des options permettant d'offrir un meilleur service pour ce qui est du contrôle de sécurité aéroportuaire; l'examen des façons d'améliorer les cadres de gouvernance des aéroports afin d'accroître leur efficacité et leur responsabilisation envers les utilisateurs; et l'évaluation et la poursuite de la plus grande application des accords bilatéraux sur le transport aérien du Canada, afin d'offrir plus de choix. Le Ministère procédera également à des examens d'intérêt public — au nom du ministre — des fusions et acquisitions, y compris l'acquisition proposée de Sunwing Travel Group par WestJet Airlines concernant des entreprises de transport aérien, dans les cas où ces fusions et acquisitions pourraient soulever des questions liées à l'efficacité et à la compétitivité du réseau de transport national. Ces examens tiendront compte de l'engagement du gouvernement d'offrir des options de voyage efficaces et abordables qui relient les régions et les collectivités les unes aux autres et aux marchés internationaux.

Commerce et Développement Économique

Renforcer les chaînes d'approvisionnement du Canada grâce à des investissements dans l'infrastructure de transport

La croissance économique du Canada dépend de l'établissement et du maintien de chaînes d'approvisionnement éprouvées et fluides soutenues par des infrastructures et des systèmes de transport efficaces et efficaces. Grâce au FNCC^{cxxvi}, TC continuera d'investir dans une infrastructure de transport favorisant le commerce afin de renforcer l'efficacité, la fiabilité et la résilience des chaînes d'approvisionnement du Canada. Pour ce faire, on investira dans des projets stratégiques qui :

- soutiennent la fluidité du commerce canadien en allégeant les contraintes de capacité et les embouteillages;
- augmentent la résilience du réseau de transport canadien face aux changements climatiques et son adaptabilité aux nouvelles technologies et aux innovations futures;
- tirent parti des investissements de nombreux partenaires;
- répondent aux besoins uniques en matière de transport et aux objectifs socioéconomiques dans le Nord canadien.

En 2023-2024, TC continuera de surveiller les accords en vigueur, de mettre en œuvre de nouveaux accords de contribution avec les bénéficiaires des projets approuvés et de prendre des mesures, de façon plus générale, pour appuyer l'engagement du gouvernement de réduire et de prévenir les goulots d'étranglement dans la chaîne d'approvisionnement des réseaux de transport du Canada, grâce au FNCC.

TC continuera d'améliorer le rendement et la fiabilité du réseau de transport du Canada pour acheminer les produits sur le marché et faire croître notre économie, en réunissant et en mobilisant des partenaires de la chaîne d'approvisionnement autour de la Table ronde sur la chaîne d'approvisionnement des produits de base (TRCAPB). Ce forum de

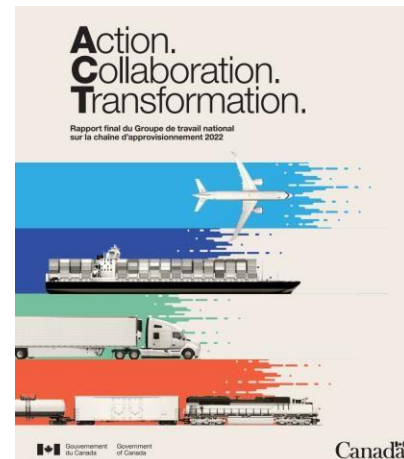
discussion inclusif continuera de mettre l'accent sur la résilience, l'efficacité et l'efficience du réseau de transport ferroviaire de marchandises du Canada. TC collaborera avec les membres de la TRCAPB pour discuter des tendances du marché, des problèmes de logistique et de capacité, des activités nationales et internationales, et des paramètres du rendement de la chaîne d'approvisionnement. TC appuiera les efforts déployés dans le cadre du forum pour favoriser les idées et les approches novatrices qui peuvent être explorées avec divers partenaires de la chaîne d'approvisionnement et du gouvernement.

Les travaux du Ministère visant à renforcer la résilience de la chaîne d'approvisionnement dans le Nord seront éclairés par la mobilisation soutenue de TC avec des partenaires du Nord, y compris les gouvernements territoriaux, les intervenants de l'industrie et les groupes inuits et autochtones. Cette mobilisation sera guidée par le cadre stratégique sur les transports dans l'Arctique de TC, qui aide à prioriser l'orientation de chacun des appels de propositions du FNCC pour l'Arctique et le Nord.

Appliquer des approches novatrices de numérisation du transport pour éliminer les goulots d'étranglement

L'une des principales recommandations du [rapport du Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement du gouvernement publié en octobre 2022](#)^{cxxvii} (PDF, 2,7 Mo) consiste à accorder la priorité de façon intense et urgente à la numérisation de la chaîne d'approvisionnement canadienne dépendante des transports. L'amélioration de l'infrastructure numérique de la chaîne d'approvisionnement du Canada et le partage de données en temps réel dans les corridors commerciaux et les portes d'entrée stratégiques^o :

- rehausseront la visibilité des intervenants du secteur des transports sur le plan de la capacité et de la fluidité du réseau;
- offriront une meilleure optimisation et une meilleure planification de la demande en transport;
- permettront de réduire les embouteillages et la congestion dans les principaux ports et portes d'entrée;
- rehausseront la qualité du service aux expéditeurs;
- renforceront la fiabilité et la résilience de la chaîne d'approvisionnement canadienne.



Pour appuyer la numérisation de la chaîne d'approvisionnement, TC a annoncé, le 14 octobre 2022, l'initiative de 136 millions de dollars [Faire avancer la numérisation axée sur l'industrie de la chaîne d'approvisionnement du Canada](#)^{cxxviii}. Cette initiative quinquennale comprendra un appel de propositions dans le cadre du [Fonds national des corridors commerciaux](#)^{cxxix} pour appuyer des projets qui renforceront l'infrastructure numérique du Canada et contribueront à accélérer et à augmenter les principales

initiatives existantes, comme le programme de visibilité de la chaîne d'approvisionnement de la côte Ouest.

De plus, TC collaborera avec l'industrie pour optimiser les corridors commerciaux et les portes d'entrée stratégiques à l'échelle du Canada. Cela nécessitera la mise en œuvre continue du [système d'information sur le commerce et le transport \(SICT\)](#)^{cxxx}. Le SICT fournit des données et de l'information aux intervenants du secteur des transports et oriente la prise de décisions par l'entremise du [Centre canadien de données sur les transports \(CCDT\)](#)^{cxxxi} et du nouveau site Web interactif et modernisé du [Carrefour de données et d'information sur les transports \(CDIT\)](#)^{cxxxii}.

Promouvoir les possibilités d'emploi dans le secteur des transports

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 encouragent la diversité;
- promouvoir une main-d'œuvre efficace et prête pour l'avenir qui appuie 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 les aspects suivants :

- recrutement et maintien en poste des membres des groupes sous-représentés, comme les femmes et les Autochtones;
- efforts ciblés de recherche et d'analyse de données, de promotion et de sensibilisation;
- mise à profit des programmes permettant d'appuyer les intérêts du secteur des transports;
- modernisation de la réglementation pour s'adapter à l'évolution rapide des besoins en matière de main-d'œuvre et de compétences du secteur des transports.

Gains en Efficacité et Améliorations dans le Réseau de Transport

Augmenter les gains en efficacité et la transparence dans le secteur du transport ferroviaire de marchandises

TC intégrera des modifications au [Règlement sur les renseignements relatifs au transport](#)^{cxxxiii} afin de recueillir des indicateurs hebdomadaires sur le service de transport ferroviaire de marchandises et sur le rendement, afin d'améliorer la transparence du réseau de transport ferroviaire de marchandises du Canada. Un meilleur accès à ces renseignements supplémentaires sur le rendement par l'entremise du [site Web du CDIT](#)^{cxxxiv} permettra aux partenaires de la chaîne d'approvisionnement de mener des conversations efficaces sur les défis et les solutions liés au fonctionnement des chaînes d'approvisionnement ferroviaires.

Assurer une saine gestion des actifs portuaires

TC demeure responsable de l'entretien dans un ensemble d'installations – et des investissements en immobilisations connexes :

- 17 aéroports terrestres locaux, régionaux et éloignés;
- 33 installations portuaires locales;
- Six gares maritimes;
- Quatre traversiers.

La propriété et l'entretien constant de ces actifs sont un héritage des investissements fédéraux historiques effectués dans le réseau de transport du Canada. Bien que TC ne souhaite pas élargir sa base d'actifs, il continuera de veiller à ce que ces actifs demeurent en état de fonctionnement sécuritaire. Le Ministère prendra donc des décisions d'investissement en fonction de la nécessité d'assurer un réseau de transport sûr, sécuritaire et efficace (p. ex. en accordant la priorité aux projets liés à la santé et à la sécurité) et d'atténuer les risques que posent les changements climatiques.

Plus précisément, afin d'appuyer le fonctionnement sécuritaire et fiable des trois services de traversier de l'Est du Canada soutenus par le gouvernement fédéral, TC continuera de collaborer avec les exploitants de traversiers pour s'assurer que les traversiers et les terminaux sont bien entretenus. TC continuera également de collaborer avec Chantier Davie Canada Inc. pour faire progresser les principaux travaux de conception liés à l'acquisition de deux nouveaux traversiers, ce qui appuiera des activités sécuritaires et fiables à long terme tout en réduisant les émissions de GES.

Analyse comparative entre les sexes plus

TC applique systématiquement un [ACS Plus](#)^{cxxxv} rigoureux pour examiner les plans et les propositions de politiques, de programmes, de projets, de lois et de règlements, en vue de cerner les obstacles systémiques et de trouver des moyens de les surmonter, et d'améliorer les possibilités équitables offertes aux divers groupes de la population en fonction du sexe, du genre et d'autres facteurs identitaires qui se recoupent.

TC continuera de collaborer avec d'autres ministères et organismes fédéraux (p. ex. EDSC, IRCC), les provinces et les territoires, ainsi qu'avec les intervenants de l'industrie, pour mieux comprendre l'évolution du paysage des transports et élaborer des solutions novatrices qui respectent et encouragent la diversité et l'inclusion, afin de promouvoir une main-d'œuvre compétente et prête pour l'avenir qui appuie la résilience de la chaîne d'approvisionnement. La stratégie à quatre piliers du Ministère visant à remédier aux pénuries de main-d'œuvre et de compétences met l'accent sur le recrutement et le maintien en poste des membres de groupes sous-représentés, comme les femmes et les peuples autochtones; sur les activités ciblées de recherche et d'analyse de

données, de promotion et de sensibilisation; sur la mise à profit des programmes permettant d'appuyer le secteur des transports; et sur la modernisation de la réglementation pour s'adapter à l'évolution rapide des besoins en matière de main-d'œuvre et de compétences du secteur des transports.

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

TC intègre systématiquement des moyens rentables d'appuyer l'engagement du Canada envers le Programme de développement durable à l'horizon 2030 et les ODD de l'Organisation des Nations Unies, et la progression du [Plan de mise en œuvre fédéral du Canada pour le Programme 2030](#)^{cxxxvi}.

Conformément à l'**ODD 5**^{cxxxvii} de l'ONU – Parvenir à l'égalité des sexes et autonomiser toutes les femmes et les filles, TC continuera d'appuyer les efforts internationaux visant à augmenter la diversité des genres dans le secteur des transports au moyen, par exemple, du volet de travail Genre dans les transports du Forum international des transports et de l'initiative 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 la recherche et aux événements, et en échangeant de l'information et des pratiques exemplaires.

Conformément à l'**ODD 10**^{cxxxviii} de l'ONU – Réduire les inégalités dans les pays et d'un pays à l'autre TC continuera d'appuyer le travail de l'Office des transports du Canada exécuté dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre de normes et de règlements d'accessibilité qui contribuent à créer un réseau de transport fédéral exempt d'obstacles pour les personnes handicapées.

Innovation

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

Résultats prévus pour un réseau de transport efficace

Résultat 7 : Les corridors de transport permettent des mouvements efficaces des produits vers les marchés

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021	Résultats réels 2021-2022
7a) Les corridors de transport permettent des	Temps de déplacement d'un point à l'autre de	Au plus 6,5 jours	31-03-2024	6,5 jours	6,2 jours	6,4 jours

mouvements efficaces des produits vers les marchés	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					
7b) Les corridors de transport permettent des mouvements efficaces des produits vers les marchés	Temps de déplacement d'un point à l'autre, du côté du Canada, de camions de marchandises générales le long du corridor commercial Toronto-É-U, y compris le temps de passage à la frontière	Au plus 3,5 jours	31-03-2024	3,4 heures	3,4 heures	3,4 heures
7c) Les corridors de transport permettent des mouvements efficaces des produits vers les marchés	Temps de transit complet des marchandises conteneurisées en provenance des ports de l'Asie	Au plus 27,5 jours	31-03-2024	25,9 jours	29,7 jours	34,5 jours
7d) Les corridors de transport permettent des mouvements efficaces des produits vers les marchés	Le temps de déplacement d'un point à l'autre d'un ensemble sélectionné de marchandises, comme le grain, du Canada vers l'Asie	Au plus 39,5 jours	31-03-2024	39,5 jours	40,5 jours	40,0 jours

Les renseignements sur les ressources financières, les ressources humaines et le rendement liés au répertoire des programmes de Transports Canada sont accessibles dans l'InfoBase du GC.^{cxxxix}

Résultat 8 : Des exploitants canadiens du transport de passagers et de marchandises qui bénéficient d'options et d'un service amélioré

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021	Résultats réels 2021-2022
8a) Des exploitants canadiens du transport de passagers et de marchandises qui bénéficient d'options et d'un service amélioré	Pourcentage des demandes/ problèmes traités pour les services aériens internationaux	Exactement 100 %	31-03-2024	S. O. Nouvel indicateur	100 % (7 sur 7) ⁹	100 % (11 sur 11)

Les renseignements sur les ressources financières, les ressources humaines et le rendement liés au répertoire des programmes de Transports Canada sont accessibles dans l'InfoBase du GC.^{cxl}

Résultat 9 : Transports Canada gère efficacement ses actifs

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021	Résultats réels 2021-2022
9a) TC gère efficacement ses actifs	Disponibilité des aéroports détenus et gérés par TC ¹⁰	Exactement 100 % (*certains types d'événements sont exclus du calcul)	31-03-2024	100 %	100 %	100 %
9b) TC gère efficacement ses actifs	Disponibilité des ports détenus et gérés par TC	Exactement 100 % (*certains types d'événements sont exclus du calcul)	31-03-2024	100 %	100 %	100 %
9c) TC gère efficacement ses actifs	Disponibilité des traversiers détenus et gérés par TC	Exactement 100 % (*certains types d'événements sont exclus du calcul)	31-03-2024	100 %	100 %	100 %

Les renseignements sur les ressources financières, les ressources humaines et le rendement liés au répertoire des programmes de Transports Canada sont accessibles dans l'InfoBase du GC.^{cxli}

Dépenses budgétaires prévues pour un réseau de transport efficace

Dépenses budgétaires de 2023-2024 (indiquées dans le Budget principal des dépenses)	Dépenses prévues en 2023-2024	Dépenses prévues en 2024-2025	Dépenses prévues en 2025-2026
2 031 261 554	2 031 261 554	1 478 420 852	703 770 878

Les renseignements sur les ressources financières, les ressources humaines et le rendement liés au répertoire des programmes de Transports Canada sont accessibles dans l'InfoBase du GC.^{cxlii}

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 2023-2024 et pour chacun des deux exercices suivants.

Équivalents temps plein prévus pour 2023-2024	Équivalents temps plein prévus pour 2024-2025	Équivalents temps plein prévus pour 2025-2026
685	616	528

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

⁹ Ce chiffre représente le nombre réel de demandes de désignation traitées en 2020-2021 et, comme on le prévoyait, il est assez faible en raison de la pandémie, qui a eu une incidence négative sur toute l'activité menée dans le secteur du transport aérien.

¹⁰ 9a)-c) – Toutes les fermetures/annulations requises pour des raisons d'entretien permettant d'assurer des opérations sécuritaires sont exclues du calcul. En outre, toutes les fermetures/annulations attribuables à des causes qui ne peuvent être prévues ou sont indépendantes de la volonté du Ministère, comme les problèmes créés par les conditions météorologiques, les catastrophes naturelles ou les grèves d'employés, sont exclues.

Services internes : résultats prévus

Description

Les services internes sont les services offerts au sein d'un ministère pour lui permettre de s'acquitter de ses obligations et exécuter ses programmes. Il existe dix catégories de services internes :

- Services de gestion et de surveillance
- Services de communications
- Services juridiques
- Services de gestion des ressources humaines;
- Services de gestion financière
- Services de gestion de l'information
- Services de la 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

Rendre les communications et les services ouverts et numériques

En 2023-2024, TC continuera d'encourager l'utilisation d'une approche numérique pour informer et mobiliser les intervenants internes, les autres ministères et organismes gouvernementaux, les médias et les Canadiens, et ce, de manière ouverte et transparente.

Le Ministère continuera également de moderniser ses services et de veiller à ce que les services nouveaux et actuels offrent une excellente expérience aux utilisateurs finaux, tout en réduisant la dette technique, conformément à [l'ambition numérique du Canada](#)^{cxliv} et aux [normes relatives au numérique du gouvernement](#)^{cxlv}.

De plus, le Ministère continuera d'améliorer la gestion et l'analyse des données en intégrant diverses sources d'information, en habilitant une prise de décisions fondées sur des données probantes, la prestation de services et la production de rapports sur les résultats. Parallèlement, TC continuera de collaborer avec ses partenaires internes et externes pour lutter contre les cyberrisques et renforcer la sécurité de ses services.

Mettre à jour les ententes de recouvrement des coûts

TC continuera de moderniser ses frais en sollicitant les commentaires des intervenants sur les modifications aux frais proposées. Le Ministère mènera des consultations avant de faire progresser l'application des modifications réglementaires et de mettre en place les frais nouveaux ou révisés. Parallèlement, il continuera d'augmenter le nombre de services qu'il offre en ligne et rendra compte de ses frais et de son rendement en matière de prestation conformément à la [Loi sur les frais de service](#)^{cxlvi}.

Moderniser les opérations financières et administratives

En 2023-2024, le Ministère continuera d'augmenter l'utilisation des technologies modernes, comme l'automatisation robotisée des processus (ARP) et l'analyse des données, afin d'améliorer la productivité, de renforcer les contrôles internes, d'améliorer le service à la clientèle et d'appuyer la prise de décisions efficaces. Il favorisera également le rajustement de son parc de véhicules, ce qui comprend l'acquisition continue de VZE et l'investissement dans les bornes de recharge dont il se sert.

S'adapter à l'évolution des modalités de travail et du soutien

En 2023-2024, TC poursuivra ses efforts pour assurer la mise en œuvre réussie de l'initiative NotreTC, son modèle de travail flexible. Le Ministère assurera un soutien et une orientation continus aux employés et aux gestionnaires qui utilisent son nouveau modèle hybride afin de pouvoir continuer de s'acquitter harmonieusement de son mandat. Des améliorations et des mises à niveau des outils, du soutien et des lieux de travail actuels seront apportées au besoin, afin que les employés puissent saisir l'occasion de travailler sur place pour établir des liens, collaborer et se rencontrer, et agir ainsi avec d'autres équipes, clients et intervenants. Le Ministère continuera de rajuster ce modèle de travail et de résoudre tout problème émergent au moyen d'une surveillance et d'évaluations constantes.

Répondre aux besoins d'une main-d'œuvre moderne et diversifiée

TC continuera d'innover pour répondre aux besoins d'une main-d'œuvre diversifiée en évolution rapide. Il s'agira principalement de faciliter l'attraction et le maintien en poste de talents de grande qualité grâce à la modernisation des programmes et services de ressources humaines, comme la santé et la sécurité au travail, la rémunération, la diversité et l'apprentissage, tout en facilitant la définition des compétences et des besoins du milieu de travail de l'avenir.

Planification de l'attribution des marchés aux entreprises autochtones

Description du champ de déclaration de 5 %	Pourcentage de réalisation, 2021-2022	Cible visée pour 2022-2023	Cible prévue pour 2022-2023
Pourcentage total de marchés passés avec des entreprises autochtones	S.O.	S.O.	5%

Dépenses budgétaires prévues pour les services internes

Dépenses budgétaires de 2023-2024 (indiquées dans le Budget principal des dépenses)	Dépenses prévues en 2023-2024	Dépenses prévues en 2024-2025	Dépenses prévues en 2025-2026
224 027 300	224 027 300	211 510 241	204 746 512

Ressources humaines prévues pour les services internes

Le tableau suivant indique, en équivalents temps plein, les ressources humaines dont le Ministère aura besoin pour offrir ses services internes en 2023-2024 et pour chacun des deux exercices suivants.

Équivalents temps plein prévus pour 2023-2024	Équivalents temps plein prévus pour 2024-2025	Équivalents temps plein prévus pour 2025-2026
1 449	1 419	1 386

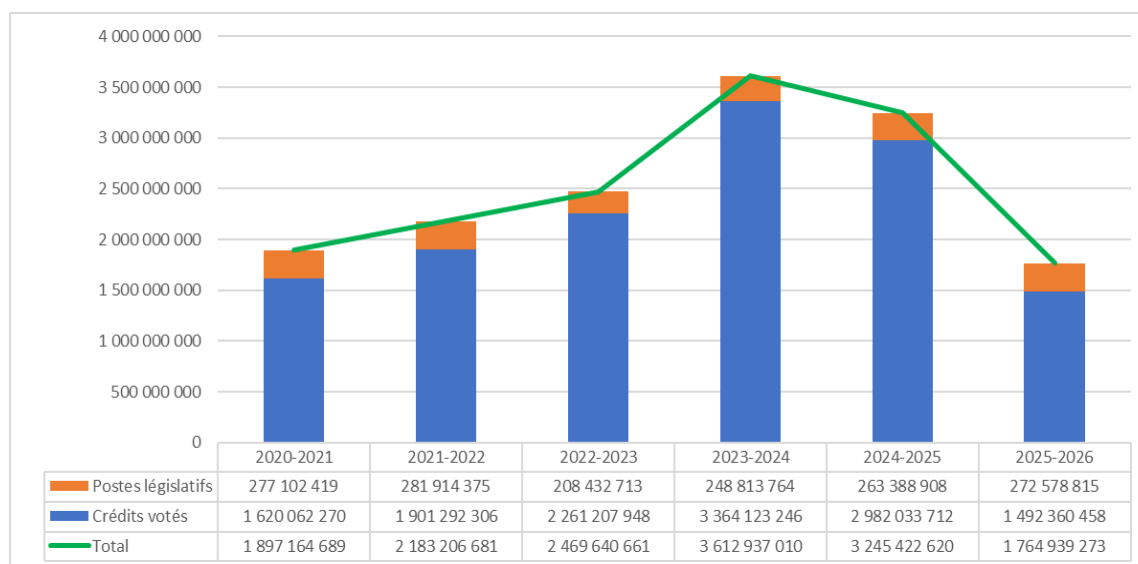
Dépenses et ressources humaines prévues

Cette section donne un aperçu des dépenses et des ressources humaines du Ministère prévues pour les trois prochains exercices et compare les dépenses prévues de l'exercice 2023-2024 avec les dépenses réelles de l'exercice en cours et de l'exercice précédent.

Dépenses prévues

Dépenses ministérielles de 2020-2021 à 2025-2026

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



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

Le tableau ci-dessous présente des renseignements sur les dépenses pour chaque responsabilité essentielle de TC et pour ses services internes pour 2023-2024 et les autres exercices pertinents.

Responsabilités essentielles et services internes	Dépenses réelles en 2020-2021	Dépenses réelles en 2021-2022	Dépenses prévues en 2022-2023	Dépenses budgétaires de 2023-2024 (indiquées dans le Budget principal des dépenses)	Dépenses prévues en 2023-2024	Dépenses prévues en 2024-2025	Dépenses prévues en 2025-2026
RE 1 : Un réseau de transport sûr et sécuritaire	460 142 800	454 625 657	481 035 022	397 060 455	397 060 455	379 277 603	354 410 674
RE 2 : Un réseau de transport écologique et novateur	345 956 926	464 773 611	516 564 520	960 587 701	960 587 701	1 176 213 924	502 011 209
RE 3 : Un réseau de transport efficace	852 124 999	1 013 339 021	1 203 483 673	2 031 261 554	2 031 261 554	1 478 420 852	703 770 878
Total partiel	1 658 224 725	1 932 738 289	2 201 083 215	3 388 909 710	3 388 909 710	3 033 912 379	1 560 192 761
Services internes	238 939 964	250 468 392	268 557 446	224 027 300	224 027 300	211 510 241	204 746 512
Total	1 897 164 689	2 183 206 681	2 469 640 661	3 612 937 010	3 612 937 010	3 245 422 620	1 764 939 273

Analyse des écarts entre les dépenses réelles, les dépenses prévues et les dépenses planifiées

Comme l'illustre le graphique sur les tendances en matière de dépenses ministérielles, les dépenses de TC ont augmenté entre l'exercice 2020-2021 et l'exercice 2022-2023. C'est ainsi principalement en raison du financement supplémentaire pour les initiatives telles que le FNCC, le Programme iVZE, et le financement à l'appui du secteur de l'aviation pendant la pandémie de COVID-19.

Les dépenses continueront d'augmenter jusqu'en 2023-2024 principalement en lien avec le projet de TGF dans le corridor Toronto-Québec, le financement visant à renforcer la

résilience et l'efficacité des chaînes d'approvisionnement du Canada, la recapitalisation du FNCC, les programmes iVZE et iVMLZE, ainsi qu'avec les investissements dans les aéroports régionaux et éloignés de TC.

Plans de dépenses pour 2024-2025 et 2025-2026

Les dépenses baisseront légèrement en 2024-2025 et continueront de baisser en 2025-2026 principalement en raison du profil de financement décroissant pour l'initiative iVZE, le FNCC et le Programme des infrastructures essentielles des aéroports.

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

Ressources humaines prévues

Le tableau ci-dessous présente des renseignements sur les ressources humaines, en équivalents temps plein (ETP), pour chaque responsabilité essentielle de TC et pour ses services internes pour 2023-2024 et les 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 en 2020-2021	Équivalents temps plein réels en 2021-2022	Équivalents temps plein prévus en 2022-2023	Équivalents temps plein prévus en 2023-2024	Équivalents temps plein prévus en 2024-2025	Équivalents temps plein prévus en 2025-2026
RE 1 : Un réseau de transport sûr et sécuritaire	3 514	3 392	3 388	3 342	3 241	3 241
RE 2 : Un réseau de transport écologique et novateur	678	775	793	946	924	864
RE 3 : Un réseau de transport efficace	490	503	580	685	616	528
Total partiel	4 682	4 670	4 761	4 973	4 781	4 633
Services internes	1 569	1 622	1 627	1 449	1 419	1 386
Total	6 251	6 292	6 388	6 422	6 200	6 019

Comme l'illustre le tableau ci-dessus, le nombre d'ETP a augmenté entre 2020-2021 et 2023-2024. Cette augmentation est principalement attribuable aux initiatives comme la mise en œuvre de la prochaine phase du PPO et le projet de TGF dans le corridor Toronto-Québec.

Le nombre prévu d'ETP devrait baisser à compter de 2024-2025 principalement en raison de la baisse de financement pour le projet de TGF dans le corridor Toronto-Québec et pour le programme de sécurité et de sûreté des chemins de fer et du transport de marchandises dangereuses. Si l'on renouvelle le financement de ces initiatives, les plans en matière des exigences relatives aux futurs ETP seront modifiés en conséquence.

Les plans en matière d'ETP ne comprennent pas le financement prévu pour les éléments inclus dans le budget de 2023.

Budget des dépenses par crédit voté

Des renseignements sur les crédits organisationnels de TC sont accessibles dans le [Budget principal des dépenses 2023-2024](#)^{cxlvi}.

État des résultats condensé prospectif

L'état des résultats condensé prospectif donne un aperçu des opérations de TC de 2022-2023 à 2023-2024.

Les montants des prévisions et les montants prévus dans le présent état des résultats ont été préparés selon la méthode de comptabilité d'exercice. Les montants des prévisions et les montants prévus qui sont présentés dans d'autres sections du plan ministériel ont été établis selon la méthode de comptabilité axée sur les dépenses. Les montants peuvent donc différer.

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

État des résultats condensé prospectif pour l'exercice se terminant le 31 mars 2024 (en dollars)

Renseignements financiers	Résultats prévus en 2022-2023	Résultats prévus en 2023-2024	Écart (résultats prévus en 2023-2024 moins résultats prévus en 2022-2023)
Total des dépenses	2 528 843 233	3 748 324 466	1 219 481 233
Total des revenus	86 646 797	96 106 131	9 459 334
Coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement et les transferts	2 442 196 436	3 652 218 335	1 210 021 899

Remarque : En raison de l'arrondissement, il se peut que les chiffres ne correspondent pas aux totaux ou aux autres données indiquées ailleurs. Ces chiffres sont établis selon la comptabilité d'exercice et diffèrent donc des chiffres indiquant les dépenses prévues dans d'autres parties du Plan ministériel.

Renseignements ministériels

Profil organisationnel

Ministre(s) compétent(s) : L'honorable Omar Alghabra, ministre des Transports

Administrateur général : Arun Thangaraj, Sous ministre

Portefeuille ministériel : Transports Canada

Le portefeuille de Transports Canada comprend :

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

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

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

TC applique plus de 50 [lois liées au transport](#)^{cl} et partage l'administration de nombreuses autres lois. Justice Canada est le ministère fédéral responsable de tenir à jour les [lois codifiées du Canada](#)^{cli} et donne 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 dans le [site Web](#)^{clii} de TC.

Des renseignements sur les engagements de TC se trouvent dans la <https://pm.gc.ca/fr/lettres-de-mandat>^{cliii} du ministre.

Contexte opérationnel

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

Cadre de production de rapports

Le Cadre ministériel des résultats et le Répertoire des programmes officiels approuvés pour 2023-2024 sont les suivants :

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	Indicateur : Taux d'accident sur une période de dix ans et taux de décès sur une période de dix ans (transports aérien et maritime)	Résultat 4 : Une réduction des émissions atmosphériques nocives provenant des transports au Canada	Indicateur : Variation en pourcentage des émissions de GES produites par le secteur des transports	Résultat 7 : Des corridors de transport qui permettent d'expédier efficacement les produits vers le marché	Indicateur : Temps de transit de conteneurs en train de bout en bout le long du corridor commercial entre les ports de la côte ouest du Canada et Chicago, y compris le temps de passage à la frontière	
		Indicateur : Taux d'accident sur une période de cinq ans et taux de décès sur une période de cinq ans (transport ferroviaire)				Indicateur : Temps de transit d'un point à l'autre au Canada de camions de marchandises générales le long du corridor commercial Toronto–États-Unis, y compris le temps de passage à la frontière	
		Indicateur : Taux de collisions routières à déclarer au Canada				Indicateur : Temps de transit de bout en bout des marchandises conteneurisées en provenance des ports d'Asie	
		Indicateur : Taux de blessures graves subies dans les collisions routières devant être signalées au Canada				Indicateur : Temps de transit de bout en bout d'un groupe choisi de marchandises, comme les grains, du Canada vers l'Asie	

	Résultat 2 : Un réseau de transport sûr	Indicateur : Taux de conformité des entités réglementées de l'aviation canadienne aux règlements de TC régissant la sûreté	Résultat 5 : Une protection des milieux marins et océaniques du Canada contre les répercussions du transport maritime	Indicateur : Diminution du taux de déversements dans les milieux marins et océaniques du Canada	Résultat 8 : Des exploitants canadiens du transport de passagers et de marchandises qui bénéficient d' options et d' un service	Indicateur : Pourcentage de demandes/ problèmes des services aériens internationaux traités	
		Indicateur : Nombre total de demandes d'habilitation de sécurité en matière de transport (HST) traitées par rapport aux demandes d'HST reçues		Indicateur : Pourcentage de bâtiments de 20 mètres et plus qui respectent les mesures de ralentissement qui atténuent les répercussions du trafic maritime sur les espèces marines		Indicateur : Pourcentage de demandes d'exemption de transporteurs étrangers pour les services nationaux traitées	
		Indicateur : Délai de révocation des HST					
	Résultat 3 : Un régime moderne de sécurité et	Indicateur : Pourcentage des règlements de TC sur la sécurité et la sûreté harmonisées avec les normes internationales de transport (transport aérien)	Résultat 6 : Un réseau de transport qui favorise l' innovation	Indicateur : Nombre de nouveaux produits aéronautiques certifiés	Résultat 9 : TC gère efficacement ses actifs	Indicateur : Disponibilité des actifs de transport détenus et gérés par TC (ports, aéroports, traversiers)	
Indicateur : Pourcentage des demandes d'autorisation de sécurité ou de sûreté des clients qui respectent les normes de service de TC (transport aérien)							

		Indicateur : Pourcentage des autorisations réglementaires de sécurité des entités certifiées qui ont été accordées conformément aux normes de service établies (transport maritime)					
		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			
Répertoire des programmes		Programmes : Cadre de réglementation de la sécurité aérienne, surveillance de la sécurité aérienne, services aux aéronefs, cadre de réglementation de la sécurité maritime, surveillance de la sécurité maritime, cadre de réglementation de la sécurité ferroviaire, surveillance de la sécurité ferroviaire, Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire, cadre de réglementation de la sécurité routière et multimodale, surveillance de la sécurité routière et multimodale, cadre de réglementation du TMD, surveillance du TMD, soutien technique du TMD, cadre de réglementation de la sûreté aérienne, surveillance de la sûreté aérienne, cadre de réglementation de la sûreté maritime, surveillance de la sûreté maritime, cadre de réglementation de la sûreté du transport terrestre et intermodal, surveillance de la sûreté du transport terrestre et intermodal, certification du filtrage de sécurité et gestion des urgences.	Programmes : Changements climatiques et qualité de l'air, Protection des océans et des voies navigables, Programme de protection de la navigation, Intendance environnementale des transports, Innovation en matière de transports et Partenariats et mobilisation autochtones.	Programmes : Cadres du marché des transports, analyse des transports, corridors commerciaux nationaux et infrastructure de transport.			

Renseignements complémentaires sur le Répertoire des programmes

Des renseignements à l'appui des dépenses prévues, des ressources humaines et des résultats liés au Répertoire des programmes de TC sont accessibles dans l'[InfoBase^{clv}](#) du GC.

Tableaux de renseignements supplémentaires

Les tableaux de renseignements supplémentaires qui suivent sont accessibles sur le [site Web^{clvi}](#) de TC :

- Détails sur les programmes de paiements de transfert;
- Analyse comparative entre les sexes plus;
- Programme 2030 et objectifs de développement durable de l'Organisation des Nations Unies;
- Initiatives horizontales.

Dépenses fiscales fédérales

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

Le ministre des Finances est responsable des dépenses fiscales. Chaque année, le ministère des Finances du Canada publie des estimations et des projections de coûts se rapportant aux dépenses fiscales à l'échelle du gouvernement dans le [Rapport sur les dépenses fiscales fédérales^{clvii}](#). Ce rapport présente des renseignements détaillés sur les dépenses fiscales, ce qui comprend les objectifs, le contexte historique et les références aux programmes de dépenses fédérales connexes, ainsi que des évaluations, des documents de recherche et l'analyse comparative entre les sexes plus.

Coordonnées de l'organisation

Transports Canada (ADI)

330, rue Sparks

Ottawa (Ontario)

K1A 0N5

Téléphone : 613-990-2309

Télécopieur : 613-954-4731

Courriel : Questions@tc.gc.ca

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

Annexe : Définitions

crédit (*appropriation*)

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

dépenses budgétaires (*budgetary expenditures*)

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

responsabilité essentielle (*core responsibility*)

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

Plan ministériel (*Departmental Plan*)

Document qui expose les priorités, les programmes, les résultats attendus et les besoins en ressources connexes d'un ministère, couvrant 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.

résultat ministériel (*departmental result*)

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

indicateur de résultat ministériel (*departmental result indicator*)

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

cadre ministériel des résultats (*departmental results framework*)

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

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

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

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.

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

Outil d'analyse qui permet de favoriser l'élaboration de politiques, de programmes et d'autres initiatives adaptés et inclusifs. Le processus d'ACS Plus permet de comprendre qui est touché par la question ou la possibilité abordée par l'initiative, de déterminer comment l'initiative pourrait être adaptée pour répondre aux divers besoins des personnes les plus touchées, et de prévoir et d'atténuer tout obstacle à l'accès à l'initiative ou à ses avantages. L'ACS Plus est une analyse intersectionnelle qui va au-delà des différences biologiques (sexe) et socioculturelles (genre) pour prendre en compte d'autres facteurs, dont l'âge, l'incapacité, l'éducation, l'ethnicité, le statut économique, la situation géographique, la langue, la race, la religion et l'orientation sexuelle.

priorités pangouvernementales (*government-wide priorities*)

Aux fins du Plan ministériel 2022–2023, les priorités pangouvernementales sont des thèmes de niveau supérieur qui présentent le programme du gouvernement issu du 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; Le pays pour lequel nous menons ce combat.

innovation à impact élevé (*high impact innovation*)

L'innovation à impact élevé varie selon le contexte organisationnel. Dans certains cas, il peut s'agir d'essayer quelque chose de très nouveau ou de différent du statu quo. Dans d'autres cas, il peut s'agir d'apporter des améliorations progressives liées à un secteur à dépenses élevées ou de résoudre les problèmes auxquels font face un nombre important de Canadiens ou de fonctionnaires.

initiative horizontale (*horizontal initiative*)

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

dépenses non budgétaires (*non-budgetary expenditures*)

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

rendement (*performance*)

Utilisation qu'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.

plan (*plan*)

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

dépenses prévues (*planned spending*)

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

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

programme (*program*)

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

Répertoire des programmes (*program Inventory*)

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

résultat (*result*)

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

dépenses législatives (*statutory expenditures*)

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

cible (*target*)

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

dépenses votées (*voted expenditures*)

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

Notes de fin

ⁱ Site Web de Transports Canada, <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/transparence/gestion-rapports-ministeriels/plans-ministeriels-pm>

ⁱⁱ *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>

ⁱⁱⁱ *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche*, https://laws.justice.gc.ca/fra/reglements/C.R.C.%2C_ch._1486/

^{iv} Transports Canada – Conformité aux exigences de conception, de construction et d'équipement, <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/lois-reglements/plan-prospectif-reglementation/initiatives-marines-prevues#reglement-construction>

^v Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens, <https://tc.canada.ca/fr/transport-maritime/securite-maritime/surveillance-reglementaire-batiments-canadiens>

^{vi} Transports Canada – Rapports de conformité : essais de véhicules, <https://tc.canada.ca/fr/transport-routier/siege-auto-enfant-vehicules-recherche-mise-essai/rapports-conformite>

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

^{viii} Transports Canada – Lignes directrices sur la cybersécurité des véhicules au Canada, https://publications.gc.ca/collections/collection_2020/tc/T46-61-2020-fra.pdf

^{ix} Transports Canada – Outil d'évaluation de la cybersécurité des véhicules au Canada, <https://tc.canada.ca/fr/transport-routier/technologies-novatrices/vehicules-connectes-automatises/outil-evaluation-cybersecurite-vehicules-canada-oeqv>

^x Transports Canada – Exploitation des aéronefs en cas de givrage au sol, <https://tc.canada.ca/fr/aviation/publications/securite-aerienne-nouvelles/numero-4-2021/exploitation-aeronefs-cas-givrage-sol>

^{xi} Transports Canada – Certification des aéronefs, <https://tc.canada.ca/fr/aviation/navigabilite-aeronefs/certification-aeronefs>

^{xii} Transports Canada – Examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* 2018, <https://tc.canada.ca/fr/examens-legislatifs/examen-loi-securite-ferroviaire-2017-18/ameliorer-securite-ferroviaire-canada-batir-ensemble-collectivites-plus-securitaires>

^{xiii} Bureau du vérificateur général du Canada – Rapport 5 – Audit de suivi sur la sécurité ferroviaire – Transports Canada, https://www.oag-bvg.gc.ca/internet/docs/parl_oag_202102_05_f.pdf

^{xiv} *Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire*, <https://laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2015-26/page-1.html>

^{xv} Parlement du Canada – Projet de loi C-33, Loi visant à renforcer le réseau portuaire et la sécurité ferroviaire au Canada, <https://www.parl.ca/legisinfo/fr/projet-de-loi/44-1/c-33>

^{xvi} Association des chemins de fer de Canada, <https://www.railcan.ca/fr/>

^{xvii} Transports Canada – Règlement relatif à l'inspection et à la sécurité des freins sur les trains de marchandises et de voyageurs, <https://tc.canada.ca/fr/transport-ferroviaire/regles/reglement-relatif-inspection-securite-freins-trains-marchandises-voyageurs>

^{xviii} Transports Canada – Règles relatives aux périodes de service et de repos du personnel d'exploitation ferroviaire, <https://tc.canada.ca/fr/transport-ferroviaire/exploitation-chemin-fer-federal/regles-relatives-temps-travail-repos-personnel-exploitation-ferroviaire-reglement-medical-ferroviaire/regles-relatives-periodes-service-repos-personnel-exploitation-ferroviaire>

^{xix} Transports Canada – Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire, <https://tc.canada.ca/fr/programmes/programmes-financement/programme-amelioration-securite-ferroviaire>

- ^{xx} Transports Canada – Programme d’adaptation aux changements climatiques du réseau ferroviaire, <https://tc.canada.ca/fr/programmes/programmes-financement/programme-adaptation-changements-climatiques-reseau-ferroviaire>
- ^{xxi} *Loi sur la sûreté du transport maritime*, <https://lois-laws.justice.gc.ca/fra/lois/m-0.8/>
- ^{xxii} *Règlement sur la sûreté du transport maritime*, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2004-144/>
- ^{xxiii} *Règlement sur la sûreté des traversiers intérieurs*, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2009-321/page-1.html>
- ^{xxiv} *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2011-318/page-1.html>
- ^{xxv} *Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses*, 2019, <https://laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2019-113/page-1.html>
- ^{xxvi} *Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire de voyageurs*, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2020-222/index.html>
- ^{xxvii} Office de surveillance des activités en matière de sécurité nationale et de renseignement, <https://nsira-ossnr.gc.ca/fr/>
- ^{xxviii} Comité des parlementaires sur la sécurité nationale et le renseignement, <https://www.nsicop-cpsnr.ca/index-fr.html>
- ^{xxix} Bureau du commissaire au renseignement, <https://www.canada.ca/fr/commissaire-renseignement.html>
- ^{xxx} *Loi sur la protection des renseignements personnels*, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/p-21/TexteComplet.html>
- ^{xxxi} Transports Canada – Programme d’habilitation de sécurité en matière de transport, <https://tc.canada.ca/fr/programmes/programmes-financement/programme-habilitation-securite-matiere-transport>
- ^{xxxii} Transports Canada – Programme d’habilitation de sécurité en matière de transport maritime, <https://tc.canada.ca/fr/transport-maritime/surete-maritime/programme-habilitation-securite-matiere-transport-maritime>
- ^{xxxiii} Plan fédéral d’intervention d’urgence (PFIU), <https://www.securitepublique.gc.ca/cnt/rsrscs/pblctns/mrgnc-rspns-pln/index-fr.aspx>
- ^{xxxiv} *Loi sur la sûreté des déplacements aériens*, 2015, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/s-6.7/page-1.html>
- ^{xxxv} *Règlement sur les petits bâtiments*, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2010-91/>
- ^{xxxvi} *Règlement sur la compétence des conducteurs d’embarcations de plaisance*, <https://laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-99-53/page-1.html>
- ^{xxxvii} *Règlement sur le personnel maritime*, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2007-115/>
- ^{xxxviii} Organisation Maritime Internationale, <https://www.imo.org/fr>
- ^{xxxix} *Règlement sur les restrictions visant l’utilisation des bâtiments*, 2008, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2008-120/>
- ^{xl} *Règlement de l’aviation canadien (RAC)*, <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/lois-reglements/liste-reglements/reglement-aviation-canadien-dors-96-433>
- ^{xli} Transports Canada – Plan prospectif de la réglementation, <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/lois-reglements/plan-prospectif-reglementation>

- ^{xlii} Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC), <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/lois-reglements/liste-reglements/reglement-aviation-canadien-dors-96-433/conseil-consultatif-reglementation-aerienne-canadienne-ccrac>
- ^{xliii} Transports Canada – Site Web Parlons transport, <https://parlonstransport.ca/>
- ^{xliv} Sécurité publique Canada - Stratégie nationale sur les infrastructures essentielles, <https://www.securitepublique.gc.ca/cnt/rsrscs/pblctns/srtg-crtcl-nfrstrctr/index-fr.aspx>
- ^{xliv} Transports Canada – Programme de formation dans le domaine maritime, <https://tc.canada.ca/fr/campagnes/protégeons-nos-cotes-plan-protection-oceans/partenariats-plus-forts-avec-communautés-autochtones-cotières/renouveler-programme-formation-dans-domaine-maritime>
- ^{xlvi} Gouvernement du Canada – Projet de loi annuel sur la modernisation de la réglementation, <https://www.canada.ca/fr/gouvernement/systeme/lois/developpement-amelioration-reglementation-federale/modernisation-reglementation/projet-loi-annuel-modernisation-reglementation.html>
- ^{xlvii} *Loi sur les transports au Canada*, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-10.4/>
- ^{xlviii} *Loi maritime du Canada*, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-6.7/>
- ^{xlix} Transports Canada – Transport des marchandises dangereuses au Canada, <https://tc.canada.ca/fr/marchandises-dangereuses/transport-marchandises-dangereuses-canada>
- ^l *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (RTMD), 2001, <https://www.laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2001-286/index.html>
- ^{li} Transports Canada – Modifications au RTMD, <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/lois-reglements/plan-prospectif-reglementation/initiatives-transport-marchandises-dangereuses-prevues>
- ^{lii} Transports Canada – Feuille de route de transformation du TMD, <https://tc.canada.ca/fr/marchandises-dangereuses/bulletin-nouvelles/printemps-ete-2020-transformation>
- ^{liii} *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/t-19.01>
- ^{liv} Transports Canada – Centre canadien d’urgence transport, <https://tc.canada.ca/fr/marchandises-dangereuses/canutec>
- ^{lv} Transports Canada – Plans d’intervention d’urgence (PIU), <https://tc.canada.ca/fr/marchandises-dangereuses/plans-intervention-urgence-piu>
- ^{lvi} Sécurité publique Canada – Stratégie de résilience aux incidents chimiques, biologiques, radiologiques, nucléaires et à l’explosif pour le Canada, <https://www.securitepublique.gc.ca/cnt/rsrscs/pblctns/rslnctrstg/index-fr.aspx>
- ^{lvii} Organisation de l’aviation civile internationale (OACI), <https://www.icao.int/pages/default.aspx>
- ^{lviii} Transports Canada – Initiative sur la sécurité aérienne, <https://tc.canada.ca/fr/initiatives/initiative-securite-aerienne>
- ^{lix} OACI – Normes et pratiques recommandées, <https://www.icao.int/safety/safetymanagement/pages/sarps.aspx>
- ^{lx} OACI – Convention de Chicago relative à l’aviation civile internationale, <https://www.icao.int/publications/Pages/doc7300.aspx>
- ^{lxi} Gouvernement du Canada – Analyse comparative entre les sexes plus (ACS Plus), <https://femmes-egalite-genres.canada.ca/fr/analyse-comparative-entre-sexes-plus/est-analyse-comparative-entre-sexes-plus.html>
- ^{lxii} *Règlement de l’aviation canadien* (RAC), <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/lois-reglements/liste-reglements/reglement-aviation-canadien-dors-96-433>
- ^{lxiii} U.S. Federal Aviation Administration (FAA), https://www.faa.gov/documentLibrary/media/Order/7930.2S_Chg_2_dtd_12-2-21.pdf
- ^{lxiv} Organisation des Nations Unies (ONU) – Programme de développement durable, <https://www.un.org/sustainabledevelopment/fr/development-agenda>
- ^{lxv} Plan de mise en œuvre fédéral du Canada pour le Programme 2030, <https://www.canada.ca/fr/emploi-developpement-social/programmes/programme-2030/plan-mise-en-oeuvre-federal.html>
- ^{lxvi} ODD 3 DE L’ONU : Bonne santé et bien-être, <https://sdgs.un.org/fr/goals/goal3>

- lxvii *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/t-19.01>
- lxviii Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, <https://www.easa.europa.eu/en>
- lxix Transports Canada – 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>
- lxx InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- lxxi InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- lxxii InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- lxxiii InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- lxxiv InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- lxxv *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-10.15>
- lxxvi Transports Canada – Programme national de surveillance aérienne, <https://tc.canada.ca/fr/programmes/programme-national-surveillance-aerienne>
- lxxvii *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2008-120>
- lxxviii *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux*, 2012, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2012-69>
- lxxix Organisation maritime internationale (OMI) – Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), [https://www.imo.org/fr/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](https://www.imo.org/fr/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx)
- lxxx OMI – Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissures nuisibles sur les navires, [https://www.imo.org/fr/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-the-Control-of-Harmful-Anti-fouling-Systems-on-Ships-\(AFS\).aspx](https://www.imo.org/fr/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-the-Control-of-Harmful-Anti-fouling-Systems-on-Ships-(AFS).aspx)
- lxxxi *Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux*, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/w-12.3/index.html>
- lxxxii Transports Canada – Protéger les baleines noires de l'Atlantique Nord des collisions avec les navires dans le golfe du Saint-Laurent, <https://tc.canada.ca/fr/transport-maritime/navigation-conditions-maritimes/protoger-baleines-noires-atlantique-nord-collisions-avec-navires-dans-golfe-saint-laurent>
- lxxxiii *Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance*, <https://laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-99-53/page-1.html>
- lxxxiv *Loi sur les eaux navigables canadiennes*, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/n-22/>
- lxxxv Transports Canada – Examen de la modernisation des ports, <https://www.canada.ca/fr/transports-canada/nouvelles/2022/10/examen-de-la-modernisation-des-ports.html>
- lxxxvi Gouvernement du Canada – Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques, <https://www.canada.ca/fr/services/environnement/meteo/changementsclimatiques/cadre-pancanadien.html>
- lxxxvii Gouvernement du Canada – Un environnement sain et une économie saine, <https://www.canada.ca/fr/services/environnement/meteo/changementsclimatiques/plan-climatique/survol-plan-climatique/environnement-sain-economie-saine.html>
- lxxxviii Gouvernement du Canada – Plan de réduction des émissions pour 2030 : Un air pur, et une économie forte, <https://www.canada.ca/fr/services/environnement/meteo/changementsclimatiques/plan-climatique/survol-plan-climatique/reduction-emissions-2030.html>

^{lxxxix} Transports Canada – Protocole d’entente (PE) entre Transports Canada et l’Association des chemins de fer du Canada en vue de réduire les émissions des locomotives, <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/politiques/protocole-entente-pe-entre-transports-canada-association-chemins-fer-canada-vue-reduire-emissions-locomotives>

^{xc} OMI, <https://www.imo.org/fr>

^{xc} OACI, <https://www.icao.int/pages/default.aspx>

^{xcii} Transports Canada – Plan de protection des océans, <https://tc.canada.ca/fr/initiatives/plan-protection-oceans>

^{xciii} Pêches et Océans Canada – Objectif de conservation marine du Canada pour 2025, <https://www.canada.ca/fr/peches-oceans/nouvelles/2021/07/objectifs-de-conservation-marine-du-canada-pour-2025.html>

^{xciv} Règlement sur l’eau de ballast, <https://laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2021-120/index.html>

^{xcv} OMI – Bruits sous-marins et à bord des navires, <https://www.imo.org/fr/MediaCentre/HotTopics/Pages/Noise.aspx>

^{xcvi} Loi sur la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones (Loi sur la DNUDPA), 2021, <https://www.laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/u-2.2/page-1.html>

^{xcvii} Gouvernement du Canada – Donner suite aux appels à l’action de la Commission de vérité et réconciliation, <https://rcaanc-cirnac.gc.ca/fra/1524494530110/1557511412801>

^{xcviii} Agence d’évaluation d’impact du Canada – Cadre stratégique sur le savoir autochtone dans le contexte des examens de projets et des décisions réglementaires, <https://www.canada.ca/fr/agence-evaluation-impact/programmes/consultation-autochtones-cadre-evaluations-environnementales-federales/initiative-cadr-strategique-savoir-autochtone/cadre-strategique-savoir-autochtone-contexte-examens-projets-decisions-reglementaires.html>

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

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

^{ci} Gouvernement du Canada – ACS Plus, <https://femmes-egalite-genres.canada.ca/fr/analyse-comparative-entre-sexes-plus/est-analyse-comparative-entre-sexes-plus.html>

^{cii} Emploi et Développement social Canada, <https://www.canada.ca/fr/emploi-developpement-social/programmes/programme-2030/plan-mise-en-oeuvre-federal.html>

^{ciii} CEE-ONU – Groupe d’experts sur l’évaluation des impacts des changements climatiques et l’adaptation pour le transport intérieur (20^e session), <https://unece.org/transport/events/wp5ge3-group-experts-assessment-climate-change-impacts-and-adaptation-inland>

^{civ} Nations Unies – Objectif de développement durable 9, <https://sdgs.un.org/fr/goals/goal9>

^{cv} Nations Unies – Objectif de développement durable 13, <https://sdgs.un.org/fr/goals/goal13>

^{cvi} Nations Unies – Objectif de développement durable 17, <https://sdgs.un.org/fr/goals/goal17>

^{cvi} Nations Unies – Objectif de développement durable 14, <https://sdgs.un.org/fr/goals/goal14>

^{cvi} Gouvernement du Canada – Un environnement sain et une économie saine, <https://www.canada.ca/fr/services/environnement/meteo/changementsclimatiques/plan-climatique/survol-plan-climatique/environnement-sain-economie-saine.html>

^{cix} Gouvernement du Canada – Plan de réduction des émissions (PRE) pour 2030 du Canada, <https://www.canada.ca/fr/services/environnement/meteo/changementsclimatiques/plan-climatique/survol-plan-climatique/reduction-emissions-2030.html>

^{cx} Nations Unies – Objectif de développement durable 7, <https://sdgs.un.org/fr/goals/goal7>

^{cx} Nations Unies – Objectif de développement durable 12, <https://sdgs.un.org/fr/goals/goal12>

^{cxi} Conseil national de recherches – Installation d’évaluation de la performance et de la sécurité des batteries, <https://nrc.canada.ca/fr/recherche-developpement/installations-cnrc/installation-devaluation-performance-securite-batteries>

- cxiii CEE-ONU – Règlement technique mondial, <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29registry/ECE-TRANS-180f.pdf>
- cxiv Transports Canada – Programme d'iVZE, <https://tc.canada.ca/fr/transport-routier/technologies-novatrices/vehicules-zero-emission/vehicules-legers-zero-emission/programme-incitatifs-vehicules-zero-emission>
- cxv Transports Canada – Programme d'iVMLZE, <https://tc.canada.ca/fr/transport-routier/technologies-novatrices/vehicules-zero-emission/vehicules-moyens-lourds-zero-emission/incitatifs-vehicules-moyens-lourds-zero-emission>
- cxvi InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- cxvii InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- cxviii InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- cxix InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- cxx *Règlement sur les renseignements relatifs au transport*, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-96-334/>
- cxxi *Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées*, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2019-244/TexteComplet.html>
- cxxii *Règlement sur l'établissement des plans et des rapports en matière de transports accessibles*, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2021-243/>
- cxxiii Office des transports du Canada – Consultation sur le *Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées*, <https://otc-cta.gc.ca/fra/consultation/reglement-sur-transports-accessibles-aux-personnes-handicapees>
- cxxiv *Loi sur les transports au Canada*, <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/Acts/C-10.4/FullText.html>
- cxxv *Loi canadienne sur l'accessibilité*, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/a-0.6/>
- cxxvi Transports Canada – Fonds national des corridors commerciaux, <https://tc.canada.ca/fr/programmes/programmes-financement/fonds-national-corridors-commerciaux>
- cxxvii Transports Canada – Rapport final du Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement 2022, https://tc.canada.ca/sites/default/files/2022-10/rapport-groupe-travail-chaîne-appvisionnement_2022.pdf
- cxxviii Transports Canada – Le gouvernement du Canada annonce son intention de lancer une nouvelle initiative d'infrastructure numérique pour renforcer les chaînes d'approvisionnement du Canada, <https://www.canada.ca/fr/transports-canada/nouvelles/2022/10/le-gouvernement-du-canada-annonce-son-intention-de-lancer-une-nouvelle-initiative-dinfrastructure-numerique-pour-renforcer-les-chaines-dapprovisionnement.html>
- cxxix Transports Canada – Fonds national des corridors commerciaux, <https://tc.canada.ca/fr/programmes/programmes-financement/fonds-national-corridors-commerciaux>
- cxxx Statistique Canada – Système d'information sur le commerce et le transport (SICT), <https://www144.statcan.gc.ca/tdih-cdit/index-fra.htm>
- cxxxi Gouvernement du Canada – Centre canadien de données sur les transports (CCDT), <https://www144.statcan.gc.ca/tdih-cdit/about-aperçu-fra.htm>
- cxxxii Gouvernement du Canada – Carrefour de données et d'information sur les transports (CDIT), <https://www144.statcan.gc.ca/tdih-cdit/index-fra.htm>
- cxxxiii *Règlement sur les renseignements relatifs au transport*, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-96-334/>

- cxixiv Gouvernement du Canada – CDIT, <https://www144.statcan.gc.ca/tdih-cdit/index-fra.htm>
- cxixv Gouvernement du Canada – ACS Plus, <https://femmes-egalite-genres.canada.ca/fr/analyse-comparative-entre-sexes-plus/est-analyse-comparative-entre-sexes-plus.html>
- cxixvi Plan de mise en œuvre fédéral du Canada pour le Programme 2030, <https://www.canada.ca/fr/emploi-developpement-social/programmes/programme-2030/plan-mise-en-oeuvre-federal.html>
- cxixvii Nations Unies – Objectif de développement durable 5, <https://sdgs.un.org/fr/goals/goal5>
- cxixviii Nations Unies – Objectif de développement durable 10, <https://sdgs.un.org/fr/goals/goal10>
- cxixix InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- cxli InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- cxlii InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- cxliii InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- cxliv Gouvernement du Canada – Ambition numérique du Canada 2022, <https://www.canada.ca/fr/gouvernement/systeme/gouvernement-numerique/plans-strategiques-operations-numeriques-gouvernement-canada/ambition-numerique-canada.html>
- cxlv Gouvernement du Canada – Normes relatives au numérique du gouvernement du Canada : Directives, <https://www.canada.ca/fr/gouvernement/systeme/gouvernement-numerique/normes-numeriques-gouvernement-canada.html>
- cxlvi *Loi sur les frais de service*, <https://www.laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/s-8.4/>
- cxlvii Secrétariat Conseil Trésor - Budget principal des dépenses 2022-2023, <https://www.canada.ca/fr/secretariat-conseil-tresor/services/dépenses-prevues/plan-dépenses-budget-principal.html>
- cxlviii Transports Canada - État des résultats prospectif, <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/transparence/gestion-rapports-ministeriels/rapports-financiers-transports-canada/etat-resultats-prospectif-transports-canada-non-audite-exercice-se-terminant-31-mars-2024>
- cxlix *Loi sur le ministère des Transports*, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/t-18/>
- cl Liste des lois, <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/lois-reglements/liste-lois>
- cli Lois codifiées, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/>
- clii Transports Canada, <https://tc.canada.ca/fr>
- cliii Lettre de mandat du ministre, <https://pm.gc.ca/fr/lettres-de-mandat/2021/12/16/lettre-de-mandat-du-ministre-des-transports>
- cliv Transports Canada, <https://tc.canada.ca/fr>
- clv InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- clvi Transports Canada – Tableaux supplémentaires, <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/transparence/gestion-rapports-ministeriels/plans-ministeriels-pm>
- clvii Rapport sur les dépenses fiscales fédérales, <https://www.canada.ca/fr/ministere-finances/services/publications/dépenses-fiscales.html>
- clviii Transports Canada, <https://tc.canada.ca/fr>