



# TRANSPORTS CANADA

## Rapport sur les résultats ministériels 2019-20



Transport  
Canada

Transports  
Canada

Canada



# Transports Canada

2019–2020

## **Rapport sur les résultats ministériels**

L'honorable Marc Garneau, C. P., député.  
Ministre des Transports

---

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports,  
2019, Ottawa, Canada

No. de catalogue T1-28F-PDF

ISSN 2561-1623

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

Ce document est disponible en médias substitués sur demande.

---

---

## Table des matières

Message du ministre .....	2
Coup d'œil sur les résultats, ainsi que le contexte opérationnel.....	4
Résultats : ce que nous avons accompli .....	17
Responsabilité essentielle : Un réseau de transport sûr et sécuritaire.....	17
Responsabilité essentielle 2 – Un réseau de transport écologique et innovateur .....	39
Responsabilité essentielle 3 – Un réseau de transport efficace.....	51
Services internes .....	63
Analyse des tendances en matière de dépenses et de ressources humaines ....	67
Dépenses réelles .....	67
Ressources humaines réelles .....	69
Dépenses par crédit voté .....	70
Dépenses et activités du gouvernement du Canada.....	70
États financiers et faits saillants des états financiers .....	70
Renseignements supplémentaires .....	72
Profil organisationnel .....	72
Raison d'être, mandat et rôle : Qui nous sommes et ce que nous faisons .....	72
Cadre de présentation de rapports .....	72
Renseignements connexes sur le Répertoire des programmes.....	76
Tableaux de renseignements supplémentaires.....	76
Dépenses fiscales fédérales .....	76
Coordonnées de l'organisation .....	76
Annexe : définitions .....	77
Notes en fin d'ouvrage .....	81

---

## Message du ministre

L'exercice 2019-2020 s'est terminé au moment où les Canadiens commençaient à se demander quand le pays pourrait sortir de son isolement temporaire. À ce moment-là, cela faisait seulement quelques semaines qu'un certain nombre de mesures d'urgence avaient été mises en place pour empêcher la propagation de la pandémie de la COVID-19.

Comme nous le savons maintenant, la route sera longue. Après quelques semaines, il ne fait aucun doute que la situation était très incertaine.

Le rapport ministériel sur les résultats porte sur l'exercice qui s'est terminé à la fin du mois de mars 2020, mais nous ne pouvons pas faire abstraction des défis importants qui se sont présentés à la fin de cette période.

Les voyages et le transport maritime étant confrontés à des défis sans précédent, et la santé et la sécurité des Canadiens étant au premier plan de nos préoccupations, je suis extrêmement fier du travail que Transports Canada a accompli et continue d'accomplir. Avec la mise en place du Centre national de coordination des urgences, et la modification et la mise à jour de nombreuses pratiques commerciales pour refléter la nouvelle réalité, l'exercice 2019-2020 s'est terminé de manière très différente de la façon dont il avait commencé pour tout le monde à Transports Canada.

Bien sûr, l'année a été très chargée. Un travail important a été réalisé dans tout le pays pour améliorer les infrastructures de transport grâce au Fonds national des corridors commerciaux. La première et la deuxième phase du *Règlement sur la protection des passagers aériens* sont entrées en vigueur, ainsi que de nouvelles règles pour les systèmes d'aéronefs télépilotés. La *Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux* est également entrée en vigueur, et le Plan de protection des océans a poursuivi ses efforts pour protéger nos côtes et nos voies navigables pour les générations futures, pour rendre notre système de sécurité maritime plus fort et nos écosystèmes côtiers plus protégés que jamais, y compris un certain nombre de mesures pour protéger les mammifères marins comme l'épaulard résident du Sud et la baleine noire de l'Atlantique Nord. Nous avons lancé un programme très populaire d'incitation à l'achat de véhicules à émissions zéro. Nous avons franchi des étapes importantes en matière de sécurité routière, notamment la mise en œuvre d'une norme pancanadienne pour la formation initiale des conducteurs de véhicules commerciaux, et nous travaillons avec nos partenaires sur la voie à suivre pour rendre les autobus scolaires encore plus sûrs. Nous avons renforcé les partenariats autochtones et la mobilisation communautaire. Il y a eu des célébrations, comme le 75<sup>e</sup> anniversaire de l'Organisation de l'aviation civile internationale, dont le siège est à Montréal, mais il y a eu aussi des tragédies, notamment lorsque le vol PS 752 d'Ukraine International Airlines a été abattu près de Téhéran, avec 57 Canadiens et d'autres personnes ayant des liens étroits avec notre pays parmi les vies perdues. Le secteur ferroviaire a également été confronté à des défis importants.

Ce rapport sur les résultats ministériels est l'occasion de revenir en arrière et de réfléchir sur les réalisations et les résultats obtenus, qui méritent d'être reconnus et célébrés. Toutefois, ce document ne peut pas refléter de manière adéquate l'ensemble des activités de tout le



personnel de Transports Canada tout au long de l'année. Il y a toujours des défis imprévisibles. Je suis très fier d'être ministre des Transports et de travailler avec de nombreuses personnes dévouées dans l'ensemble de Transports Canada.

Grâce à tous les membres de ce Ministère, les Canadiens peuvent être fiers de nos réalisations, alors que nous nous efforçons de faire en sorte que les systèmes de transport de notre pays soient sûrs, sécuritaires, écologiques et efficaces, ce qui soutient les Canadiens et notre économie.

L'honorable Marc Garneau, C. P., député

Ministre des Transports

## Coup d'œil sur les résultats, ainsi que le contexte opérationnel

Pour en savoir plus sur les plans, les priorités et les résultats accomplis du Marc Garneau, consulter la section « [Résultats : ce que nous avons accompli](#) » du présent rapport.

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

**[Transports 2030<sup>ii</sup>](#)** – Thème lié à cette priorité : Les corridors commerciaux et les marchés mondiaux

#### **Pour donner suite à cette priorité, nous avons réalisé ce qui suit :**

- nous avons mis l'accent sur les initiatives fédérales en matière d'infrastructures de transport, notamment :
  - le Fonds national des corridors commerciaux;
  - le Système d'information sur le commerce et le transport;
  - le développement continu du Carrefour de données et d'information sur les transports;
  - des projets de visibilité de la chaîne d'approvisionnement.
- Grâce aux 2,3 milliards de dollars du [Fonds national des corridors commerciaux<sup>iii</sup>](#) en 2019-2020, nous avons fait les investissements suivants :
  - Achèvement de l'appel de propositions pour le Nord et l'engagement de 234 millions de dollars de financement fédéral pour 11 projets :
    - Ces projets représentent un investissement total de 328 millions de dollars dans le Nord, tous modes de transport confondus;
  - Avancement de l'appel de propositions pour des propositions de projets de diversification commerciale et l'engagement de 705 millions de dollars de financement fédéral pour 35 projets :
    - Ces projets représentent un investissement total de 1,6 milliard de dollars pour tous les modes de transport confondus;
    - Pour ces deux appels de propositions, nous avons utilisé des approches créatives, notamment :
      - collaborer avec les soumissionnaires du Nord et leur fournir de la rétroaction rétroactions;
      - intégrer une évaluation de la résilience aux changements climatiques dans le guide de soumission;

- lancer une application en ligne pour automatiser le processus de réception des propositions;
  - Engagement d'environ 1,75 milliard de dollars sur les 2,3 milliards de dollars du Fonds national pour les corridors commerciaux depuis 2018 à la suite des trois appels à propositions de projets;
- Nous avons achevé un processus d'engagement public et poursuivi de manière continue des travaux d'examen de la modernisation des ports en vue d'optimiser leur rôle actuel et futur dans le réseau de transport en tant qu'actifs novateurs qui appuient la croissance et le commerce inclusifs.
- Nous avons réalisé de travaux sur des changements législatifs visant à améliorer l'accès, la transparence, l'efficacité et les investissements à long terme dans le système ferroviaire canadien de transport de marchandises en lançant des consultations publiques et en poursuivant l'élaboration d'une proposition de règlement visant à affiner la communication des données sur le transport ferroviaire.
- Nous avons élaboré une stratégie multimodale pour remédier à la pénurie de main-d'œuvre dans le secteur des transports, en mettant d'abord l'accent sur la représentation accrue des femmes et des Autochtones dans le secteur de l'aviation. Cela a été réalisé grâce à la collaboration avec d'autres ministères fédéraux sur des programmes spécifiques, la modernisation de la réglementation, la promotion et la sensibilisation du public, ainsi que l'analyse, les données et la recherche.

**Priorité 2 : Offrir plus de choix, un meilleur service, des coûts moindres et des droits accrus pour les consommateurs.**

**Transports 2030** – Thème lié à cette priorité : Les corridors commerciaux et les marchés mondiaux

**Pour donner suite à cette priorité, nous avons fait ce qui suit :**

- Nous avons mis en place le [Règlement sur la protection des passagers aériens](#)<sup>iv</sup> afin de mieux protéger les consommateurs lorsqu'ils voyagent par avion, et d'être plus clairs et plus cohérents en ce qui concerne les droits des passagers et les obligations des transporteurs aériens.
- Nous avons mis en œuvre de nouvelles dispositions législatives et de nouveaux règlements qui permettent au ministre d'examiner les demandes de création de coentreprises présentées volontairement par les transporteurs aériens sur une base de recouvrement des coûts et de prendre une décision à leur sujet.
- Nous avons collaboré avec le Forum économique mondial et les partenaires du projet pour développer des prototypes de composants pour le concept d'Identité numérique des voyageurs dignes de confiance. Ces prototypes utilisent la technologie du grand livre distribué et l'application mobile du projet pilote.
- Nous avons travaillé sur le projet de train à grande fréquence de VIA Rail comme suit :

- En aidant à établir le bureau de projet conjoint entre VIA Rail et la Banque d'infrastructure du Canada;
  - En recherchant des technologies et des modèles ferroviaires alternatifs;
  - En effectuant des comparaisons internationales pour la mise en place effective et efficace de systèmes ferroviaires de transport de passagers;
  - En cherchant à savoir dans quelle mesure les partenaires potentiels peuvent être intéressés par la création d'un train à grande fréquence. Cet exercice a montré que le secteur privé est extrêmement intéressé par l'investissement.
- Nous avons surveillé et fait appliquer la fusion récemment approuvée de First Air et de Canadian North pour s'assurer de ce qui suit :
    - Le transport aérien dans le Nord est équitable, sûr, abordable et fiable :
      - Il s'agit là d'un élément clé, car les collectivités nordiques et éloignées dépendent du service aérien pour leur apporter de la nourriture, des fournitures médicales et d'autres biens et services essentiels;
    - La capacité est maintenue et améliorée au besoin;
    - L'offre d'un service de niveau élevé aux voyageurs du Nord.
  - Nous avons soutenu la ministre de l'Emploi, du Développement de la main-d'œuvre et de l'Intégration des personnes handicapées dans l'avancement du projet de loi C-81, [Loi visant à faire du Canada un pays exempt d'obstacles](#)<sup>v</sup> (*Loi canadienne sur l'accessibilité*), qui a reçu la sanction royale le 21 juin 2019 par :
    - La modification de la [Loi sur les transports au Canada](#)<sup>vi</sup> afin de protéger les droits des personnes handicapées;
    - Le travail en collaboration avec des partenaires pour promouvoir l'accessibilité mondiale dans le domaine de l'aviation par l'entremise de l'[Organisation de l'aviation civile internationale](#)<sup>vii</sup>.
  - Nous avons soutenu l'initiative de modernisation de la réglementation de l'Office des transports du Canada en travaillant ensemble à la finalisation du [Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées](#)<sup>viii</sup>.

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

**[Transports 2030](#) – Thème lié à cette priorité :** Les voies navigables, les côtes et le Nord

**Pour donner suite à cette priorité, nous avons fait ce qui suit :**

- Nous avons continué d'élaborer et de mettre en œuvre des mesures pour protéger les baleines contre les effets néfastes du trafic maritime sur les côtes du Canada par :

- L'achat d'un avion Dash 8 pour la flotte du Programme national de surveillance aérienne pour la détection et la prévention des marées noires et la surveillance des baleines :
    - Le programme dispose de trois avions Dash 8;
  - La mise en place des mesures telles que :
    - Le ralentissement obligatoire des navires pour réduire le risque de collision avec les baleines noires de l'Atlantique Nord;
    - Un arrêté ministériel provisoire qui interdit aux navires de se trouver à moins de 400 m des épaulards résidents du Sud;
    - L'établissement de trois zones de sanctuaire provisoires pour les épaulards résidents du Sud, dans lesquelles les navires ne peuvent pas entrer.
  - La prise de mesures de contrôle et d'application de la loi à l'égard des navires qui dépassent les limites de vitesse dans les zones de réduction de la vitesse et en renforçant notre surveillance dans le cadre du Programme national de surveillance aérienne;
  - La signature d'un accord de conservation de cinq ans avec l'administration portuaire Vancouver Fraser et des partenaires de l'industrie pour s'engager à poursuivre programme *Enhancing Cetacean Habitat and Observation* (ECHO), amélioration des habitats de cétacés et de leur observation) qui soutiendra le rétablissement des épaulards résidents du Sud, une espèce menacée;
  - La signature d'une convention de subvention de quatre ans avec l'[Ocean Wise Conservation Association](#)<sup>ix</sup> visant à l'élargissement du système d'alerte et d'avertissement concernant les baleines, lequel qui diffuse en temps réel les observations de baleines afin de réduire le risque que de grands navires commerciaux dérangent ou frappent les baleines;
  - L'élaboration d'algorithmes pour détecter les baleines dans les images du programme de systèmes d'aéronefs télépilotes (drones) de Transports Canada dans le golfe du Saint-Laurent, ce qui permettra d'établir des restrictions de vitesse pour gérer les risques de collision avec des baleines et éviter leur mort.
- Nous avons travaillé sur le [Plan de protection des océans](#)<sup>x</sup> afin d'améliorer la sécurité maritime et la protection de l'environnement des façons suivantes :
    - En travaillant avec les Autochtones et le public afin de protéger nos côtes et nos voies navigables pour les générations futures, tout en assurant la croissance économique;
    - En mettant en œuvre la préservation et la restauration des écosystèmes marins côtiers vulnérables à la navigation maritime :

- Il s'agit notamment de protéger les populations de baleines du Canada, de retirer les bateaux abandonnés et de restaurer les écosystèmes côtiers;
- En juillet 2019, la [Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux](#)<sup>xi</sup> est entrée en vigueur et, en vertu de celle-ci, nous avons récupéré plus de 130 navires.
- Nous avons réalisé un examen indépendant de la [Loi sur le pilotage](#)<sup>xii</sup> et introduit des mises à jour législatives à celle-ci. Cette Loi, qui régit le pilotage maritime au Canada, a reçu la sanction royale le 21 juin 2019. Cette Loi actualisée soutiendra l'excellent bilan du Canada en matière de sécurité du pilotage et renforcera le système de pilotage, avec une plus grande cohérence nationale, une efficacité et une transparence accrues.
- Nous nous sommes engagés avec nos homologues provinciaux et des représentants du secteur de la pêche afin de réduire les risques et de commencer à changer la culture du secteur de la pêche des façons suivantes :
  - En enseignant aux marins et aux plaisanciers les exigences réglementaires en multipliant les inspections de surveillance et en renforçant notre capacité à éduquer les plaisanciers;
  - En élaborant une stratégie de sécurité des navires de pêche pour protéger la vie des pêcheurs canadiens en améliorant la culture de la sécurité au sein de l'industrie de la pêche. La stratégie repose sur une approche à trois piliers :
    - Amélioration de la surveillance;
    - Augmentation du soutien aux projets d'éducation et de sensibilisation;
    - Création des structures de participation régionales pour élargir la consultation et partager les pratiques exemplaires en matière de sécurité.
- Nous nous sommes engagés auprès des Autochtones sur des priorités communes dans le cadre de divers programmes (comme le programme de protection de la navigation) et avons participé à des discussions menées par d'autres ministères fédéraux, notamment Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada, Services aux Autochtones Canada et Ressources naturelles Canada.
- Nous avons travaillé à la mise en place du [Cadre stratégique pour l'Arctique et le Nord](#)<sup>xiii</sup> qui présentent des moyens d'améliorer les possibilités socio-économiques des habitants du Nord.
- Nous avons lancé un Cadre stratégique du transport dans l'Arctique pour le Ministère qui aidera à renforcer le système de transport dans le Nord en collaboration avec les partenaires territoriaux. Le Cadre stratégique du transport dans l'Arctique contribue à l'élaboration de stratégies qui soutiennent les infrastructures de transport dans le Nord, notamment des stratégies visant à faire avancer la construction de hangars et d'installations d'hébergement pour le Programme national de surveillance aérienne à Iqaluit. Voici quelques réalisations notables :
  - Acquisition des baux fonciers pour le hangar et les logements;

- Avancement dans la conception, l'appel d'offres et la construction des installations.

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

**Transports 2030** – Thème lié à cette priorité : Le renforcement de la sécurité des transports

**Pour donner suite à cette priorité, nous avons fait ce qui suit :**

- Nous avons élaboré des règles et des règlements pour renforcer la sécurité ferroviaire dans les domaines de la gestion de la fatigue, du matériel, de la sécurité de la voie et des compétences des employés des chemins de fer et de la formation qui leur est offerte.
- Nous avons travaillé sur une réponse aux recommandations de l'examen réglementaire de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* par :
  - La collaboration avec d'autres paliers de gouvernement pour traiter les problèmes de sécurité ferroviaire actuels, comme les intrusions, les passages à niveau et l'aménagement du territoire;
  - La mise à jour des accords provinciaux existants sur les services d'inspection de la sécurité ferroviaire afin de s'assurer que les régimes de sécurité ferroviaire sont clairs et cohérents;
  - L'examen des changements proposés à la législation dans le cadre d'une proposition législative en réponse aux recommandations du rapport.
- Nous avons élaboré, en collaboration avec les partenaires canadiens en matière de sûreté maritime, un document de concept d'exploitation qui permettra de déterminer les possibilités d'améliorer la collaboration entre les partenaires en matière de sûreté maritime, d'améliorer la gouvernance grâce à une meilleure connaissance des défis opérationnels communs et de confirmer l'orientation stratégique.
- Nous étudions les possibilités d'augmenter le nombre d'inspecteurs au nord du 60<sup>e</sup> parallèle, y compris les efforts de recrutement en cours qui sont alignés sur les options potentielles d'ouverture d'un centre de Transports Canada à Iqaluit.
- Nous avons fait face à la menace des espèces envahissantes en poursuivant les travaux visant à mettre en application la Convention internationale de l'Organisation maritime internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, 2004. Le règlement proposé a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* en juin 2019 :
  - Les commentaires reçus dans le cadre de ce processus sont examinés dans la perspective de la publication du règlement définitif dans la Partie II dans la *Gazette du Canada*.
- Nous avons achevé l'examen de la sûreté aérienne qui a permis de trouver des moyens d'améliorer le système de sûreté aérienne du Canada, guidé par quatre principes fondamentaux : la confiance, l'innovation, la collaboration et l'excellence.

- Nous avons poursuivi la mise en place des modifications de la [Loi sur la sécurité automobile<sup>xiv</sup>](#).
- Nous avons travaillé à l'élaboration d'une approche et de principes directeurs pour l'ensemble du gouvernement sur les véhicules automatisés/connectés des façons suivantes :
  - En dirigeant le Groupe consultatif sur la voiture du futur avec Innovation, Science et Développement économique Canada. Ce groupe est composé de membres du gouvernement, de l'industrie, du monde universitaire et d'organisations non gouvernementales. Il a examiné les questions de sûreté et de sécurité, l'innovation et la compétitivité, la confidentialité des données, les infrastructures numériques et physiques, ainsi que les impacts et les risques sociaux;
  - En coprésidant un conseil de coordination fédéral-provincial-territorial sur les véhicules automatisés et connectés avec le ministère des Transports de l'Ontario :
    - Le conseil soutient la coordination entre les ministères fédéral, provinciaux et territoriaux des Transports et de la Sécurité routière dans le cadre de l'élaboration de lignes directrices en matière de sécurité et d'essais, et de l'échange de renseignements sur les essais et les projets pilotes.

**Priorité 5 : Réduire les impacts environnementaux et adopter de nouvelles technologies afin d'améliorer la vie des Canadiens.**

**Transports 2030 – Thème lié à cette priorité : Le transport écologique et innovateur**

**Pour donner suite à cette priorité, nous avons fait ce qui suit :**

- Nous avons participé au réexamen de la Régie de l'énergie du Canada (anciennement l'Office national de l'énergie) du [Projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain<sup>xv</sup>](#). Nous avons également participé à la consultation de la Couronne, qui a débouché sur des mesures visant à tenir compte des préoccupations des groupes autochtones, et nous avons informé le gouverneur en conseil de la prise de décision concernant le projet.
- Nous avons commencé les travaux en réponse à la recommandation n° 15 (évaluer une éventuelle extension de la portée des pertes couvertes par le régime canadien de responsabilité et d'indemnisation pour les déversements d'hydrocarbures provenant de navires) du [Rapport de réexamen du projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain<sup>xvi</sup>](#). La première phase, lancée fin 2019, s'est concentrée sur la mobilisation des intervenants et la recherche sur les pertes non monétaires qui pourraient résulter des déversements de pétrole provenant des navires.
- Nous avons continué à mettre en place de nouvelles mesures pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports nationaux et internationaux. Nous avons appuyé la mise en œuvre du Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques des façons suivantes :
  - En travaillant dans le cadre du groupe de travail fédéral-provincial-territorial sur les technologies d'économie de carburant après-vente pour les véhicules lourds;

- 
- En lançant le programme d'incitation pour les véhicules à émissions zéro afin de rendre ces véhicules plus abordables pour les Canadiens, et l'adhésion à l'Alliance internationale pour les véhicules à émissions zéro;
  - En commençant la phase de surveillance, de signalement et de vérification du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale de l'Organisation de l'aviation civile internationale au Canada;
  - En soutenant des projets de recherche, de développement et d'essai de technologies propres pour le système de transport canadien, notamment :
    - Le lancement d'un appel de propositions de 4,7 millions de dollars pour développer des solutions technologiques propres pour le secteur maritime;
    - L'élaboration du premier bac à sable réglementaire afin d'évaluer la sécurité et le rendement environnemental de la circulation en peloton (coopératif) de camions automatisés;
    - Des travaux sur 9 projets de recherche sur le transport ferroviaire propre concernant les biocarburants, l'électrification, l'efficacité et les technologies émergentes, comme l'hyperboucle;
    - Le soutien d'une analyse nationale pour cerner les technologies de transport ferroviaire propres les plus prometteuses pour le Canada;
  - En soutenant 22 projets sur les solutions propres pour le secteur routier, notamment les véhicules connectés et automatisés, les poids lourds à émissions zéro et les véhicules à pile à combustible à hydrogène.
  - Nous avons développé des algorithmes d'intelligence artificielle pour améliorer la détection des baleines et éventuellement réduire les émissions de gaz à effet de serre en optimisant la planification des inspections de sécurité aérienne (réduction des déplacements en voiture/en avion).
  - Nous avons réalisé des essais approfondis sur le facteur humain et le rendement des véhicules afin d'évaluer la sécurité des nouvelles technologies automobiles, notamment les navettes automatisées et les systèmes évolués d'aide à la conduite pour les voitures particulières :
    - Les résultats de ces essais ont été présentés lors de conférences techniques et aux acteurs de la sécurité routière.
  - Nous avons publié des règlements relatifs aux petits systèmes d'aéronefs télépilotés (drones) fonctionnant en visibilité directe ([partie IX du Règlement concernant l'aviation et les activités liées à l'aéronautique](#))<sup>xvii</sup>
  - Nous avons soutenu des projets avec l'industrie canadienne des systèmes d'aéronefs télépilotés (drones) afin de valider les technologies de drones et de stimuler l'innovation et la collaboration afin de recueillir des données de sécurité pour éclairer la prochaine phase d'élaboration de la réglementation sur les drones.

- Nous avons soumis une proposition à la communauté internationale pour commencer à travailler sur une révision des lignes directrices internationales et pour favoriser l'adoption de mesures et de technologies visant à réduire le bruit sous-marin des navires.
- Nous avons lancé l'[Initiative pour des navires silencieux<sup>xviii</sup>](#) afin de rechercher, de développer et de démontrer des technologies et des conceptions de navire émergentes afin de réduire le bruit sous-marin des navires. Des informations sont fournies aux propriétaires, aux exploitants et aux concepteurs de navires afin de réduire l'impact du transport maritime sur les mammifères et l'environnement marin.
- Nous avons appuyé la stratégie nationale du gouvernement du Canada visant à éliminer les déchets de plastique au moyen d'initiatives nationales et internationales.
- Par l'intermédiaire du projet « MyVirtual Team » (mon équipe virtuelle), nous avons soutenu le travail à distance et réduit les émissions de gaz à effet de serre causées par les déplacements entre le domicile et le travail :
  - Cela a également permis à Transports Canada de faire travailler plus de 90 pour cent des employés à domicile lorsque la pandémie de COVID-19 a débuté en mars 2020.
- Nous avons réduit les volumes d'impression de plus de 20 pour cent d'une année sur l'autre grâce à la gestion de l'impression et du papier et au passage aux processus numériques.
- Nous avons réduit les déchets électroniques provenant des appareils numériques en participant à des programmes comme Ordinateurs pour l'école+ (OPE+).

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

**[Transports 2030](#)** – Thème lié à cette priorité : Opérations et prestation de services de Transports Canada

**Pour donner suite à cette priorité, nous avons fait ce qui suit :**

- Nous avons amélioré le service en ligne et augmenté le nombre de services numériques disponibles par :
  - La création d'une Direction générale de la transformation numérique chargée de mettre en œuvre des initiatives de modernisation numérique, y compris l'élaboration de solutions numériques pour améliorer la qualité des services, rationaliser les processus opérationnels, accroître l'automatisation, tirer parti des sources de données authentiques et s'aligner sur le programme de transformation numérique et de services du gouvernement du Canada;
  - Le lancement d'une solution numérique pour un processus de demande de service de bout en bout qui permet des activités de recouvrement des coûts et des exigences pour les secteurs d'activité du fret maritime et de l'assurance maritime;
  - La transition du programme de médecine maritime et certains médecins examinateurs ont adopté l'utilisation de rapports d'examen maritime électroniques;

- Le lancement de la plateforme Compte en ligne MonTC pour la fourniture de services en ligne;
- Le développement d'un outil numérique appelé « Corporate Data Pathfinder » (projet exploratoire des données ministérielles) pour la planification intégrée de l'organisation
- Nous avons mis en place un laboratoire sur les technologies émergentes pour rechercher et identifier les principales tendances en matière de technologies émergentes et trouver des utilisations pour celles-ci dans nos programmes et services :
  - Le laboratoire a mis au point une méthode d'essai reproductible et centrée sur l'utilisateur afin d'accélérer les preuves de concept pour les technologies émergentes et perturbatrices.
- Nous avons organisé des ateliers pour le personnel afin de l'informer sur une variété de technologies émergentes et perturbatrices. Les ateliers leur ont permis d'explorer des cas d'utilisation possibles :
  - Une liste de cas d'utilisation a été créée et classée par ordre de priorité, qui conduira à des expériences prévues pour 2020-2021.
- Nous avons exploité de nouvelles technologies perturbatrices (telles que l'intelligence artificielle, la chaîne de blocs, l'apprentissage machine et la robotique), notamment :
  - L'achèvement des preuves de concept et des expériences sur l'utilisation de l'intelligence artificielle pour le contrôle du fret (projet pilote de ciblage du fret aérien préalable au chargement [CFAPC]) et l'automatisation des processus robotisés pour soutenir les déclarations et les transactions financières;
  - Le lancement d'un projet pilote de rappel vocal de véhicules automobiles (projet pilote Rappels de véhicule Canada sur Alexa), et le travail sur le projet pilote d'Identité numérique des voyageurs dignes de confiance;
  - Le développement des capacités d'intelligence artificielle plus larges pour donner aux unités opérationnelles des solutions basées sur des données afin de les aider à prendre des décisions fondées sur des preuves en matière de risque et de rendement;
- Nous avons modernisé les frais en mettant en place la [Loi sur les frais de service](#)<sup>xix</sup> et la gestion des frais par voie numérique. Nous avons également travaillé sur :
  - L'achèvement du premier inventaire des services afin de saisir les informations sur les attributs et les données relatives aux services de Transports Canada et de trouver des moyens d'améliorer la qualité des services;
  - La mise en œuvre des exigences de la [Loi sur les frais de service](#) et la mise à jour ou l'introduction de nouveaux frais pour les services;
  - La modernisation des frais pour huit secteurs d'activités :

- De nouvelles redevances ont été approuvées pour les services de contrôle des cargaisons maritimes/du port et de l'unité d'assurance maritime;
  - Élaboration de propositions de frais pour la surveillance réglementaire des navires nationaux, le Bureau d'examen technique en matière maritime, le personnel maritime, l'octroi de licences pour les bateaux de plaisance, la compétence des conducteurs de bateaux de plaisance et l'enregistrement des navires;
  - Élaboration et lancement d'une stratégie visant à faire entrer en vigueur de nouveaux frais d'assurance maritime et de fret maritime actualisés.
- Nous avons modernisé la façon dont nous supervisons le secteur des transports par :
    - L'achèvement de la recherche sur les utilisateurs et leur utilisation des nouvelles technologies par les inspecteurs et l'amélioration de l'efficacité et de l'efficience de notre surveillance;
    - L'élaboration d'une nouvelle stratégie pour moderniser les outils et les systèmes utilisés par les inspecteurs, les gestionnaires et les agents de programme pour planifier, superviser et rendre compte des activités;
    - La création d'un cadre pour évaluer et comparer les programmes de contrôle afin de comprendre les parties communes et uniques de chacun;
    - Le lancement et la dotation en personnel d'un nouveau programme de coordination du portefeuille numérique de nos programmes de surveillance;
    - Le commencement à planifier et à concevoir de multiples projets qui moderniseront les solutions de surveillance existantes;
    - La fourniture aux inspecteurs de Transports Canada des outils numériques modernes, notamment des tablettes, des téléphones intelligents et des dispositifs de réalité virtuelle.
  - Nous avons soutenu l'innovation par :
    - Le lancement d'un appel de propositions de 21,1 millions de dollars pour soutenir des projets de recherche, de développement et de démonstration de solutions propres et silencieuses pour le secteur maritime canadien;
    - La création du programme d'automatisation des technologies d'inspection dans le secteur ferroviaire en collaboration avec l'industrie, les universités et les organismes de recherche;
    - La gestion de 22 projets actifs visant à mettre à l'essai la sécurité et le rendement environnemental des technologies émergentes pour les véhicules routiers;
    - L'amélioration de notre capacité à anticiper les changements technologiques;
    - L'échange de l'expertise en matière de technologie et de recherche;
    - La détermination des technologies innovantes qui soutiennent les solutions réglementaires;

- La création d'un plan de recherche, de développement et de déploiement des technologies d'inspection automatisées dans le cadre du Comité consultatif de recherche sur les chemins de fer. Le plan aidera l'industrie à automatiser les processus d'inspection et favorisera l'échange des données, de sorte qu'un niveau de sécurité égal, voire supérieur, puisse être considéré comme une raison de moderniser la réglementation.
- Grâce à notre programme de recherche, développement et déploiement en cours dans le domaine de l'aviation, en collaboration avec la [Federal Aviation Administration](#)<sup>xx</sup> des États-Unis, nous avons évalué le rendement des liquides de dégivrage pour l'aviation. Durant cette période, nous avons commencé à :
  - Faire l'essai d'une queue verticale à l'intérieur de la soufflerie pour voir l'efficacité des fluides antigivrages sur les surfaces verticales et l'impact des contaminants hivernaux sur l'aérodynamique;
  - Travailler sur une machine à fabriquer de la neige artificielle qui pourra éventuellement simuler les conditions du monde réel. Cela nous aidera à faire l'essai des fluides dans les laboratoires.
- Nous avons développé une stratégie de données qui se concentre sur l'amélioration de ce qui suit :
  - La transparence et la confiance du public;
  - Des données ouvertes et accessibles sur les transports;
  - Une prise de décisions fondée sur des données probantes;
  - Le ciblage du risque pour le public;
  - Le compte rendu des résultats et de la prestation de services.
- Nous avons nommé un responsable des données au niveau de la haute direction pour nous assurer que tous les projets liés aux données sont alignés et nous avons créé une gouvernance pour soutenir nos efforts.
- Nous avons créé un centre d'excellence en sciences des données pour développer les compétences en matière d'analyse des données dont nous aurons besoin pour les projets à venir :
  - Transports Canada a lancé son projet exploratoire des données ministérielles qui permettra de mieux mesurer et rendre compte de ses fonctions organisationnelles.
- Nous avons fait des investissements en immobilisation sont en cours pour mettre en place un écosystème d'intelligence économique et d'analyse des données d'ici mai 2023 et un système géospatial d'ici mai 2021 :
  - Bien qu'encore en cours de développement, ces nouveaux systèmes sont déjà utilisés pour éclairer la prise de décision relative à la COVID-19 au sein du Centre national de coordination des urgences de TC.
- Nous avons s'attaquer aux obstacles à la création d'un programme réactif, cohérent et souple et à la prestation de services, ainsi qu'aux obstacles à l'innovation et à l'échange des données en actualisant la législation et la réglementation et en concevant des politiques :

- En respectant les délais pour améliorer l'agilité réglementaire et réduire les obstacles réglementaires à l'innovation, comme indiqué dans la [Feuille de route de l'Examen de la réglementation du secteur des transports<sup>xxi</sup>](#) :
  - Certains projets sont déjà terminés, comme la modernisation des [règlements de l'Office des transports du Canada<sup>xxii</sup>](#) et les modifications des normes relatives à la visibilité directe pour les petits drones dans le [Règlement de l'aviation canadien<sup>xxiii</sup>](#), d'autres seront achevés au cours de l'année prochaine.
- En modifiant la [Loi sur les transports au Canada<sup>xxiv</sup>](#) afin de permettre l'administration, l'application et l'exemption par voie électronique de toute loi ou de tout règlement dont Transports Canada assure la surveillance :
  - Cela permettra de supprimer les obstacles à la prestation de services numériques et de soutenir l'innovation par la recherche, le développement ou les essais.

## Résultats : ce que nous avons accompli

### Responsabilité essentielle : Un réseau de transport sûr et sécuritaire

#### Description

Les programmes relevant de cette responsabilité centrale visent à s'assurer que le réseau de transport du Canada est sécuritaire et sûr. Ils atteignent ce but en mettant en œuvre, en mettant à jour et en appliquant l'ensemble des lois, règlements, politiques et activités de surveillance (comme les inspections) se rapportant à la sécurité et à la sûreté du système de transport.

#### Résultats

Nous avons obtenu de nombreux résultats tout au long de l'exercice 2019-2020 à l'appui de cette responsabilité fondamentale, du [Lettre de mandat du ministre](#)<sup>xxv</sup> ainsi que des [priorités du gouvernement](#) et de Transports Canada<sup>xxvi</sup>. Nos résultats sont répartis de la manière suivante :

- Nous avons achevé la troisième année de la modernisation de la gestion des incidents avec plus de 1 300 personnes formées au système de commandement du lieu d'incident reconnu à l'échelle internationale et à la formation connexe du Centre des opérations d'urgence.
- Le Centre d'intervention de Transports Canada offre un carrefour de signalement en tout temps pour les intervenants et il a coordonné la fonction d'intervention d'urgence de Transports Canada, contribuant ainsi à un échange rapide de l'information sur les questions de sécurité et de sûreté avec les principaux partenaires.
- Nous avons élargi les capacités du système de gestion des opérations de Transports Canada par :
  - L'ajout d'un outil numérique de gestion du personnel d'urgence et de la capacité de pointe;
  - L'ajout d'outils de cartographie géospatiale pour la connaissance de la situation et l'analyse des risques;
  - La préparation de la migration du système vers le nuage, ce qui améliorera la sécurité et la disponibilité du système;
  - L'organisation de séances d'orientation et de formation;
- Nous avons évalué les menaces nationales et internationales contre les transports afin de soutenir les mesures d'atténuation de la sécurité et de fournir une connaissance de la situation aux principaux décideurs de Transports Canada.
- Nous avons soutenu la haute direction et le ministre dans l'application de la [Loi sur l'investissement Canada](#)<sup>xxvii</sup> en préparant des rapports analytiques approfondis et en fournissant des conseils en temps utile.

- Nous avons achevé l'élaboration du [Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses<sup>xxviii</sup>](#) qui a été publié dans la partie II de la *Gazette du Canada*, en mai 2019.
- Nous avons élaboré et lancé le programme de surveillance des transporteurs ferroviaires pour le nouveau [Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses<sup>xxix</sup>](#). Le programme a été élaboré pour superviser les sites et installations ferroviaires appartenant aux transporteurs ou exploités par eux et qui manipulent ou transportent des marchandises dangereuses. Il donne la priorité aux sites en fonction des niveaux de risque relatifs.
- Nous avons soutenu l'amélioration de la sécurité ferroviaire, ainsi que l'éducation et la sensibilisation du public, en finançant 140 projets pour un total de 17,4 millions de dollars :
  - 28 fermetures de passages à niveau;
  - 104 projets d'amélioration ou d'infrastructure de passages à niveau;
  - 4 projets de recherche;
  - 4 projets d'éducation et de sensibilisation.
- Nous avons évalué le Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire en avril 2020, ce qui a donné lieu à trois recommandations visant à améliorer l'efficacité du programme.
- Nous avons réalisé des travaux sur des stratégies visant à rétablir les protections de la navigation et à intégrer des garanties modernes par :
  - L'ajout de 25 eaux navigables à l'annexe de la [Loi sur les eaux navigables canadiennes<sup>xxx</sup>](#), de manière à ce que tout travail dans ces voies navigables pouvant perturber la navigation fasse l'objet d'une supervision accrue;
  - Le lancement d'un registre public des travaux sur les eaux navigables, afin que les Canadiens puissent avoir leur mot à dire sur les projets qui pourraient affecter leur droit de navigation;
  - La publication de l'[Arrêté visant les ouvrages majeurs<sup>xxxi</sup>](#) afin de désigner les types de projets qui doivent être approuvés en raison de leur forte probabilité d'interférence substantielle avec la navigation;
  - L'exploration de nouveaux partenariats avec les groupes autochtones.
- Nous avons finalisé le rapport sur la sûreté aérienne qui présente huit recommandations stratégiques visant à mettre en place une approche durable et à long terme pour que ce système soit à l'épreuve des risques nouveaux et habituels en matière de sécurité et de sûreté.
- Nous avons collaboré avec des partenaires pour développer l'application mobile de l'[Identité numérique des voyageurs dignes de confiance<sup>xxxii</sup>](#). Cela comprend la conception du service et l'expérience de l'utilisateur. En travaillant avec les Services numériques de Transports Canada, une plateforme d'inscription interne a été construite pour soutenir le projet pilote au Canada.

- Nous avons achevé l'élaboration de la réglementation relative au contrôle des cargaisons uniques et au programme des équipes de chiens détecteurs d'explosifs. Cependant, le lancement du programme a été affecté par la pandémie de COVID-19.
- Nous avons traité de nouveaux défis dans le secteur du fret en mettant en place des protocoles et en gérant les instruments réglementaires. Les travaux dans ce domaine se poursuivront à mesure que de nouveaux défis se présenteront.
- Nous avons progressé sur notre cadre réglementaire en matière de sécurité aérienne des façons suivantes :
  - En travaillant avec le secteur de l'aviation dans le cadre de réunions et de groupes de travail mixtes, et en utilisant les médias sociaux et le Web pour consulter le public et favoriser un dialogue ouvert et continu avec la communauté de l'aviation;
  - En achevant trois dossiers réglementaires qui touchent certaines parties du *Règlement de l'aviation canadien*. Sept autres sont en cours d'élaboration :
    - Nous continuons à travailler sur des cadres réglementaires qui permettront de nouvelles approches en cette matière. Les rétroactions des membres de la communauté aéronautique confirment que les résultats obtenus à ce jour ont eu un impact important et positif sur leurs activités quotidiennes.
- Nous avons mis un accent sur les systèmes d'aéronefs télépilotés (SATP ou drones) par :
  - La publication des règlements relatifs aux petits drones exploités en visibilité directe ([partie IX du Règlement de l'aviation canadien](#))<sup>xxxiii</sup> qui comprennent le lancement d'un programme de formation et de surveillance des inspecteurs, un portail de services en ligne, un outil de sélection de sites de drones, une campagne de sensibilisation à la sécurité et des conseils aux intervenants pour les confronter avec le public;
  - La planification et le lancement de deux des évaluations les plus complexes des capacités des drones au-delà de la visibilité directe au Canada, en coopération avec notre groupe de travail sur les SATP, un groupe fonctionnel de Transports Canada chargé de l'élaboration de la réglementation, de la politique, de l'octroi de licences et de l'enregistrement des drones au Canada;
  - La commande de l'étude de la route d'Inuvik à Tuktoyaktuk, de la route de Dempster et une étude sur les bélugas au large des côtes pour [Pêches et Océans Canada](#)<sup>xxxiv</sup> et le [Gouvernement des Territoires du Nord-Ouest](#)<sup>xxxv</sup>;
  - L'aide au développement d'une technologie de drones qui permettra de surveiller et de protéger les voies navigables du Canada pendant la saison des baleines noires de l'Atlantique Nord dans le golfe du Saint-Laurent en utilisant les drones de notre projet de SATP.
  - Le développement d'un système de caméra utilisant un logiciel d'intelligence artificielle qui permettra au SATP de contribuer aux activités de gestion des baleines noires de l'Atlantique Nord;

- L'utilisation pour la première fois de l'outil d'évaluation des risques opérationnels spécifiques dans le cadre d'une mission complexe au-delà de la visibilité directe au Canada. Cet exercice a conduit à l'élaboration d'un outil d'évaluation du risque opérationnel actualisé, spécifique à l'environnement canadien, qui est maintenant utilisé par nos autorités réglementaires.
- Nous avons soutenu des projets avec l'industrie canadienne des drones afin de valider les technologies de drones et de stimuler l'innovation et la collaboration afin de recueillir des données de sécurité pour éclairer la prochaine phase de la réglementation sur les drones par :
  - L'adaptation de l'outil d'évaluation des risques opérationnels spécifiques (EROS) de la Joint Authorities for Rulemaking on Unmanned Systems (JARUS) pour tenir compte de l'environnement opérationnel du Canada;
  - La délivrance de certificats d'exploitations aériennes spéciales pour les opérations à moindre risque au-delà de la visibilité directe;
  - Le lancement du nouveau projet de SATP (drone) d'essai d'exploitation, d'évaluation et de révision, qui a reçu un financement du Fonds expérimental de Transports Canada;
  - La direction d'un défi d'innovation en collaboration avec Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) afin d'identifier et de faire l'essai de SATP exploités au Canada pour la surveillance des baleines noires de l'Atlantique Nord pour 2021;
  - La collaboration et l'engagement avec les principaux intervenants;
  - La participation à divers organismes internationaux de normalisation et l'élection du Canada à la vice-présidence du Joint Authorities for Rulemaking on Unmanned Systems (JARUS);
  - La collaboration avec le Conseil national de la recherche, les universités et l'industrie sur des projets de R. et D. concernant les technologies de détection et d'évitement, les liaisons de communication (C2), le givrage et la modélisation des risques.
- Nous avons amélioré notre capacité à répondre aux demandes de services de l'industrie grâce à l'initiative de certification améliorée des aéronefs, dont les améliorations ont contribué à soutenir la compétitivité économique du secteur aérospatial canadien, tout en garantissant le maintien des niveaux de sécurité les plus élevés :
  - En consacrant des efforts et des ressources considérables à l'enquête sur le Boeing 737 MAX 8. L'équipe a travaillé avec les agences de sécurité aérienne en vue de la remise en service du MAX;
  - En participant davantage à d'autres forums internationaux, en soutenant 63 comités/réunions internationaux différents, en mettant l'accent sur la réalisation de progrès en matière de normes de conception des aéronefs et de matériel consultatif connexe;

- En concevant de nouvelles redevances réglementaires et une meilleure utilisation de la technologie pour soutenir la délivrance des approbations de produits aéronautiques.
- La pandémie de COVID-19 a créé une crise mondiale sans précédent qui a un impact majeur sur tous les secteurs de l'industrie aérienne, des voyageurs et de l'économie du Canada. Bien qu'une grande partie de notre travail ait continué à distance, certaines activités ont été reportées en raison de cette pandémie et dans certains cas, nous ne savons pas à quel moment elles reprendront.
- Nous avons modernisé les cadres de réglementation et de surveillance de la sécurité et de la sûreté maritimes par :
  - La modification du *Règlement sur la sécurité de la navigation* et le regroupement de 10 règlements actuels en matière de sécurité de la navigation et de la radiocommunication en un seul règlement détaillé. Ces règlements ont été publiés dans la partie I de la *Gazette du Canada* le 15 juin 2019. Du 29 avril au 31 juillet 2020, Transports Canada a mené des consultations en ligne sur le site Web Parlons-en sur les transports afin d'informer les intervenants du secteur maritime que l'entrée en vigueur des exigences relatives au transport de système d'identification automatique (SIA) passera d'un an après l'enregistrement du règlement à six mois après, afin de s'aligner sur la date cible initiale du printemps 2021 pour l'entrée en vigueur de ces exigences;
  - Les travaux réalisés avec les intervenants et les partenaires internationaux pour réduire les risques en matière de sûreté maritime et parvenir à une meilleure connaissance du domaine maritime. Un atelier et un exercice sur table ont été menés dans le cadre de l'accord stratégique des cinq nations en décembre 2019. Le Ministère continue également de diriger les efforts visant à accroître la sensibilisation aux risques en matière de sécurité et de cybersécurité grâce à la collaboration internationale offerte dans le cadre du partenariat sur la connaissance du domaine maritime CAN-É.-U. Transports Canada continue de réduire les écarts dans la capacité du gouvernement du Canada à détecter les navires d'intention inconnue dans les voies navigables internationales et intérieures en travaillant avec ses homologues américains par l'intermédiaire de forums, comme le groupe de travail sur l'échange de renseignements sur les Grands Lacs;
  - La modification du règlement relatif au personnel maritime en introduisant de nouveaux certificats de compétence, des certificats d'aptitude, des exigences de formation et de familiarisation afin de s'aligner sur les exigences internationales. La rédaction des 4 parties du *Règlement sur le personnel maritime* (certification, médecine, équipage et normes du travail maritime) avance bien, mais les priorités en lien avec la COVID-19 influent sur l'avancement des travaux;
  - L'objectif du *Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments* proposé est d'élaborer un règlement unique qui permettra de simplifier le cadre réglementaire pour la construction de nouveaux navires de 24 mètres de longueur ou plus, tout en veillant à ce que les exigences canadiennes en matière de construction et d'équipement de ces navires soient conformes aux exigences internationales, aux

normes modernes et aux meilleures pratiques de l'industrie. Transports Canada a commencé à rédiger le règlement en janvier 2020. Le règlement proposé devrait être publié dans la partie I de la *Gazette du Canada* à l'automne 2021;

- Les modifications réglementaires proposées étendraient les exigences relatives au système de gestion de la sécurité (SGS) à certains navires nationaux utilisant une structure à plusieurs niveaux, avec un SGS et un modèle de surveillance plus rigoureux en place pour les navires plus grands ou présentant un risque plus élevé. Une campagne de communication avec des intervenants ciblés touchés a été lancée début août. Le début de la rédaction du règlement est prévu pour l'automne 2020;
  - En 2015, Transports Canada a lancé une approche en trois phases pour améliorer la sécurité des bateaux de pêche par des mises à jour des règlements existants. La première phase de cette modernisation, le *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche*, est entrée en vigueur en 2017, mettant à jour les exigences en matière d'équipement de sécurité et de stabilité des navires tout en introduisant des procédures d'exploitation sûres supplémentaires pour les petits bateaux de pêche. La phase II permettra de mettre à jour les exigences de conception et de construction des petits bateaux de pêche (d'une longueur maximale de 24,4 mètres et d'une jauge brute de 150) qui sont construits, fabriqués ou reconstruits au Canada ou importés dans ce pays :
    - L'intention et l'application de la proposition de règlement de la phase II ont été présentées aux principaux groupes de parties prenantes du secteur de la pêche. Le secteur de la pêche a fourni des rétroactions détaillées, tout en demandant plus de temps pour examiner et commenter et en demandant une séance de travail plus longue. Comme les projets d'organiser une réunion en personne pour faire un dernier tour d'horizon du règlement proposé, comme promis à l'industrie, ont été retardés en raison des restrictions dues à la COVID-19, la date de publication prévue pour la publication dans la partie I de la *Gazette du Canada* a été repoussée à septembre 2021.
  - Les travaux avec nos partenaires pour réduire les risques à la sûreté maritime sur les navires, les installations maritimes et les ports, et parvenir à une meilleure connaissance du domaine maritime. Ces efforts contribuent à la sécurité, à la sûreté et à la prospérité des Canadiens et de nos alliés;
  - La poursuite de l'inspection de tous les pétroliers étrangers lors de leur première visite au Canada et au moins une fois par an par la suite pour s'assurer qu'ils sont conformes aux lois et règlements canadiens et internationaux, et qu'ils sont en bon état de fonctionnement.
- Nous avons agi sur les recommandations du [Rapport du comité d'Examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire](#)<sup>xxxvi</sup> par les mesures suivantes :
    - Le travail avec d'autres paliers de gouvernement pour traiter les problèmes de sécurité ferroviaire persistants, comme les intrusions, les passages à niveau et l'aménagement du territoire;

- La mise à jour des accords provinciaux sur les services d'inspection de la sécurité ferroviaire afin de s'assurer que les régimes de sécurité ferroviaire sont clairs et cohérents dans l'ensemble du pays;
- L'examen des changements législatifs proposés dans le cadre de notre réponse aux recommandations du rapport.
- Nous avons publié la proposition de [Règlement sur les enregistreurs audio et vidéo de locomotive publié dans la partie I de la Gazette du Canada<sup>xxxvii</sup>](#) en mai 2019, et suivie d'une période de commentaires de 60 jours qui s'est terminée en juillet 2019. Nous examinons actuellement les commentaires dans le but de publier la réglementation finale en 2020.
- Nous avons élaboré des réglementations pour renforcer la sécurité ferroviaire dans les domaines de la gestion de la fatigue, du matériel voyageurs, de la sécurité de la voie et des compétences des employés des chemins de fer et de la formation qui leur est offerte.
- Nous avons travaillé sur la gestion de la fatigue dans l'industrie ferroviaire en prenant les mesures suivantes :
  - En travaillant avec l'[Association des chemins de fer du Canada<sup>xxxviii</sup>](#) et les compagnies ferroviaires à actualiser les heures de travail et de repos des employés des chemins de fer afin de s'assurer qu'elles sont conformes à la science de la fatigue et aux meilleures pratiques actuelles;
  - En élaborant un projet de règlement pour un système de gestion des risques liés à la fatigue, qui permettra aux compagnies de chemin de fer canadiennes d'utiliser une approche personnalisée et fondée sur les risques pour la gestion de la fatigue, en tenant compte du temps d'éveil, des possibilités de repos et de sommeil, et d'autres facteurs qui ont une incidence sur la fatigue et la vigilance;
  - En examinant les résultats d'une étude sur l'état de préparation du secteur ferroviaire canadien à la mise en œuvre d'un système de gestion des risques liés à la fatigue et d'une étude sur l'impact de la fatigue sur les postes essentiels pour la sécurité dans le secteur ferroviaire, alors que nous continuons à travailler avec le secteur ferroviaire canadien pour élaborer des exigences normatives solides et modernes et des approches systémiques de la gestion de la fatigue.
- Nous avons achevé la révision des règles relatives aux équipements pour passagers et nous avons conclu qu'aucun changement n'est nécessaire pour le moment.
- Nous avons mis l'accent sur les règles qui respectent la sécurité des voies :
  - En cernant les pratiques de maintenance et d'inspection qui doivent être modifiées;
  - En élaborant des exigences pour les trains qui circulent à des vitesses supérieures à la classe 5.

- Nous avons travaillé sur les qualifications et la formation des employés des chemins de fer afin d'examiner les règlements existants concernant les exigences de formation et de qualification pour les postes qui sont essentiels à la sécurité des opérations ferroviaires.
- Nous avons amélioré nos capacités d'analyse des données, donner aux décideurs d'informations plus opportunes et plus précises afin de maximiser l'impact de leurs activités de surveillance de l'industrie et d'optimiser les dépenses.
- Nous avons élaboré des propositions de réglementation pour le [Règlement sur le transport des marchandises dangereuses](#),<sup>xxxix</sup> y compris :
  - En mettant à jour des exigences relatives à la manutention, à la mise en circulation et au transport de marchandises dangereuses afin de tenir compte des pratiques et des technologies les plus récentes;
  - En harmonisant des règlements avec les éditions les plus récentes des codes internationaux;
  - En maintenant des pratiques de mobilisation efficaces et significatives avec les intervenants.
- Nous avons travaillé avec des partenaires nationaux et internationaux pour élaborer et améliorer les exigences en matière de sécurité du transport des marchandises dangereuses, notamment :
  - La publication des résultats des recherches sur les dangers, l'inflammabilité et les propriétés comportementales du pétrole brut;
  - L'évaluation des emballages de piles au lithium pour le transport aérien;
  - L'évaluation des contenants dans des conditions non idéales;
  - Le contrôle de l'utilisation du gaz naturel liquéfié comme combustible de substitution;
  - Le choix de nouveaux projets de recherche, chaque année, en fonction des nouvelles tendances et des besoins des programmes.
- Nous avons élaboré et maintenu des normes de sécurité pour les contenants comme les wagons-citernes, les citernes routières, les conteneurs de vrac intermédiaires et les bouteilles :
  - Ces normes de sécurité garantissent que les marchandises dangereuses sont conservées dans un contenant sûr conçu pour empêcher le rejet de marchandises dangereuses qui mettent en danger la vie, la santé, les biens ou l'environnement lors de leur transport normal.
- Nous avons modernisé la surveillance du transport des marchandises dangereuses :
  - En créant des stratégies pour les principales activités de surveillance, comme les inspections de conformité, le cadre de priorisation de l'analyse de la chaîne d'approvisionnement et la collaboration avec les provinces/territoires et les

- homologues américains pour déterminer les mouvements de marchandises dangereuses au Canada et à la frontière canado-américaine;
- En développant un système de contrôle approfondi qui améliore les taux de conformité;
  - Nous avons fait la surveillance du transport de marchandises dangereuses par les moyens suivants :
    - Près de 100 inspecteurs effectuant 5 210 inspections cette année. Ces inspections ont donné lieu à 204 mesures d'application de la loi et de réduction des risques;
    - Mise à jour, élaboration et prestation d'une formation spécialisée pour les inspecteurs afin de répondre aux besoins du programme;
    - Amélioration de notre surveillance en identifiant, en recherchant et en traitant les risques émergents.
  - Nous avons augmenté la cohérence, la qualité et l'efficacité des activités de contrôle du transport des marchandises dangereuses en élaborant un cadre pour une base de données qui utilise les données pour soutenir les inspections de sites et les moyens de confinement.
  - Nous avons élaboré, en collaboration avec les États-Unis et des partenaires internationaux, le guide 2020 des mesures d'urgence afin d'aider les premiers intervenants lors d'incidents mettant en cause des marchandises dangereuses. Le guide 2020 devrait être publié au cours de l'exercice fiscal 2020-2021.
  - Nous avons achevé un programme de cours sur les liquides inflammables appelé [Intervention d'urgence canadienne lors d'incidents impliquant des liquides inflammables en transport](#)<sup>xi</sup>. Le programme est bilingue et conçu pour soutenir la planification et l'intervention communautaire à la suite d'un incident de liquide inflammable sur route ou sur rail. Les premiers intervenants et les planificateurs d'urgence ont commencé à suivre le premier niveau du programme.
  - Dans le cadre du [projet de loi de modernisation des règlements publié en 2019](#)<sup>xii</sup>, nous avons proposé des modifications à la *Loi sur les transports au Canada* pour permettre l'administration et l'application par voie électronique de toute loi ou de tout règlement dont Transports Canada assure la supervision. Ce faisant, les obstacles à la prestation de services numériques ont été levés.
  - Dans le cadre de ce même projet de loi, la *Loi sur les transports au Canada* a été modifiée pour permettre des exemptions aux exigences de toute loi ou de tout règlement dont Transports Canada assure la surveillance. Ce changement nous a permis de promouvoir l'innovation par la recherche, le développement et les essais dans le secteur des transports.
  - Les modifications que nous avons proposées se sont concentrées sur la modernisation des éléments clés de notre régime, comme les autorités chargées de la conformité et de l'application, et les autorités chargées de soutenir la prestation de services, la flexibilité réglementaire et l'amélioration de notre capacité de réaction.

- Nous avons élaboré un ensemble de politiques intégrées afin de donner des orientations et des conseils cohérents pour tous les modes à notre Groupe Sûreté et sécurité concernant les autorités ministérielles, la gestion des risques, l'élaboration des politiques, la conception/l'exécution des programmes et l'évaluation du rendement.
- Nous avons mis en place une approche multimodale et ciblée de planification et de hiérarchisation de la réglementation ministérielle, basée sur les moteurs de la politique ministérielle (p. ex. la lettre de mandat, les objectifs de sûreté et de sécurité, les recommandations du Bureau de la sécurité des transports, les examens réglementaires).
- Nous avons mis en place la deuxième phase de l'initiative pour la transparence de la surveillance, qui comprenait la publication du Plan national surveillance intégré et qui résumait les résultats du système de gestion de la sécurité pour le transport ferroviaire, maritime et aérien.
- Nous avons amélioré nos outils de prise de décision en matière de risque public afin de soutenir la création d'approches de surveillance et de réglementation.
- Nous avons assuré la prestation de plusieurs cours par l'intermédiaire de notre groupe de la Formation technique multimodale intégrée. Ces cours ont favorisé une prestation cohérente de programme dans tous les modes, comme les pouvoirs délégués, les principes fondamentaux de la surveillance et de l'application de la loi, la santé et la sécurité au travail.
- Nous avons lancé des unités régionales d'application de la loi en avril 2019 qui, avec le Centre d'expertise en matière d'application de la loi, aideront le Ministère à mener des activités cohérentes d'application de la loi par l'intermédiaire des enquêteurs. Cela comprend la formation et la délivrance d'une désignation ou d'une délégation pour tous les enquêteurs chargés de l'application de la loi et la création d'une approche normalisée pour la notification des mesures d'application de la loi dans les différents modes de transport.
- Nous avons travaillé à la modification de la législation de la [Loi sur la sécurité automobile](#), notamment les travaux suivants :
  - Préparation de documents et de politiques pour consulter les intervenants et élaborer des modifications réglementaires;
  - Évaluation de demandes d'intervenants concernant les dérogations aux normes de sécurité;
  - Essai de concepts informatiques pour exploiter les données des voitures afin d'identifier les défauts potentiels qui devraient être examinés.
- Nous avons publié le [Rapport du groupe de travail sur la sécurité des autobus scolaires](#)<sup>xlii</sup> sur le site du Conseil des ministres des Transports et de l'autoroute. Le rapport recommande la poursuite d'une série de mesures visant à renforcer la sécurité des autobus scolaires, notamment : des bras d'arrêt allongés et des caméras d'infraction; des caméras à 360 degrés et un freinage d'urgence automatique. Des projets sont en cours pour évaluer ces dispositifs de sécurité afin de soutenir un ensemble de mesures réglementaires.

- En juin 2019, nous avons publié le [Règlement modifiant le Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire<sup>xliii</sup>](#) afin d'exiger aux chauffeurs de camions et d'autobus ainsi qu'aux transporteurs l'utilisation de dispositifs électroniques d'enregistrement. Les dispositifs électroniques d'enregistrement deviennent obligatoires le 12 juin 2021.
- Nous avons élaboré une norme minimale pour la formation initiale des conducteurs de véhicules utilitaires de classe 1 (semi-remorques). La norme a été approuvée par le Conseil des ministres et devrait être utilisée par les provinces et territoires d'ici 2021.
- Nous avons abordé la question de la conduite avec facultés affaiblies et de la distraction au travers de divers projets, notamment :
  - En collaborant avec Sécurité publique Canada pour fournir des données en vue des campagnes de sensibilisation du public à la conduite sous l'emprise de drogues et surveiller l'impact du cannabis sur la sécurité routière;
  - En collaborant avec le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé pour examiner la dernière version du document [Alcohol and Drug Crash Problem in Canada<sup>xliv</sup>](#) (en anglais seulement);
  - En s'associant au Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé et aux administrations pour effectuer des tests de dépistage de l'alcool et des drogues sur la route et en fournissant un financement par l'intermédiaire du [Programme amélioré de paiements de transfert de la sécurité routière<sup>xlv</sup>](#);
- Nous avons publié des [Directives sur la cybersécurité des véhicules au Canada<sup>xlvi</sup>](#) en mai 2020. Nous travaillons également avec le Centre Volpe du ministère américain des Transports pour développer un cadre d'évaluation cybernétique des véhicules et un outil d'accompagnement, ainsi qu'un plan de programme cybernétique routier pour Transports Canada. Ces travaux devraient être achevés en 2021.
- Nous avons travaillé sur une version modernisée révisée du [Cadre de sécurité du Canada pour les véhicules automatisés et connectés<sup>xlvii</sup>](#), avec pour objectif de le publier en décembre 2020.
- Nous avons travaillé avec des fabricants comme Tesla et Toyota pour établir des protocoles de récupération de données afin de soutenir les enquêtes sur les collisions.

### **Analyse comparative entre les sexes plus**

Nos programmes faisant partie de la responsabilité essentielle 1 « Un réseau de transport sécuritaire et sûr » ont ciblé un certain nombre de projets et d'enjeux liés à l'ACS+ sur lesquels ils travaillent en ce moment ou qu'ils ont achevés durant l'année financière dernière, y compris ce qui suit :

- Nous avons envisagé une ACS+ lors de la prestation de services de soutien réglementaire au sein du Groupe Sûreté et sécurité. De plus, nous avons promu l'égalité des sexes, la

diversité et l'intégration dans le cadre de la collaboration avec la communauté internationale pour l'élaboration de règles et de lois en matière de sûreté aérienne.

- Nous avons soutenu et réalisé une ACS+ pour toutes les présentations au Conseil du Trésor, y compris les propositions de réglementation.
- Le Programme de sûreté aérienne a continué à travailler à l'élaboration d'outils visant à promouvoir l'égalité des sexes, la diversité et l'intégration dans son travail avec la communauté internationale lors de l'élaboration de règles et de lois internationales en matière de sûreté aérienne.
- Nous avons continué à renforcer le cadre réglementaire des programmes, y compris l'intégration sécuritaire des drones dans l'espace aérien canadien, en évaluant l'impact que les règlements proposés pourraient avoir sur les Canadiens appartenant à des groupes identifiables, notamment par sexe, âge, emplacement géographique et peuples autochtones.
- Nous avons continué à utiliser des termes non sexistes dans la législation et la programmation, tels que drones, et promouvoir une terminologie non sexiste au niveau international (comme la révision du terme « véhicules aériens sans pilote »).
- Nous avons élaboré une résolution à l'intention de l'Organisation maritime internationale afin de continuer à promouvoir un environnement de travail sans obstacle pour les femmes dans le secteur maritime.
- Nous avons dirigé l'élaboration d'une proposition à l'Organisation maritime internationale visant à soutenir la collecte de données sur la participation des femmes dans le secteur maritime afin d'élaborer des politiques solides pour accroître l'égalité des sexes dans ce secteur.
- Nous avons cofondé le Réseau pour l'égalité des sexes de l'Organisation maritime internationale, qui encourage les délégués de celle-ci à travailler de manière coordonnée pour échanger des renseignements, des idées et des bonnes pratiques visant à atteindre l'égalité des sexes et qui promeut la participation des femmes dans le secteur maritime.
- Dans le cadre du plan de protection des océans, nous continuons à nous attaquer à la sous-représentation des femmes, des habitants du Nord et des Autochtones dans le secteur maritime grâce à de nouvelles possibilités de formation et d'apprentissage. Le Programme de formation dans le domaine maritime soutient la main-d'œuvre maritime du Canada en réduisant les obstacles et en créant des possibilités pour les groupes sous-représentés comme les femmes, les habitants du Nord et les Autochtones, de se former et d'obtenir un emploi dans le secteur maritime. Le programme est offert par le :
  - [Nunavut Fisheries and Marine Training Consortium](#)<sup>xlviii</sup>
  - [Nova Scotia Community College](#)<sup>xlix</sup>
  - [British Columbia Institute of Technology](#),<sup>l</sup> en partenariat avec le [Camosun College](#)<sup>li</sup>
- En 2019-2020 :

- Dans le cadre du projet du [BC Institute of Technology](#), 17 étudiants ont obtenu leur diplôme et de nombreux étudiants ont reçu des offres d'emploi de la part de la Garde côtière canadienne, de Seaspn et de West Coast Launch Ltd.;
- Dans le cadre du projet du [Nova Scotia Community College](#), 24 étudiants ont suivi le cours Small Vessel Operator Proficiency et plus de 50 étudiants suivent actuellement des cours;
- Dans le cadre du projet du [Nunavut Fisheries and Marine Training Consortium](#), plus de 160 cours ont été dispensés et plusieurs personnes ont été employées par la Garde côtière canadienne dans les Territoires du Nord-Ouest;
- Nous avons eu des difficultés à dispenser des cours en personne à la fin de l'année en raison de la pandémie de COVID-19.

## Expérimentation

- Nous avons poursuivi les travaux sur l'initiative PACT+AI (projet pilote de ciblage du fret aérien préalable au chargement et l'intelligence artificielle) :
  - Nous avons pu faire l'essai réussi du portail Web pour la soumission de données par l'industrie. Les données ont été envoyées, analysées et visualisées avec succès; cependant, nous n'avons pas été en mesure de développer entièrement et de faire l'essai d'un produit minimal viable dans des états proches de la fin;
  - L'interface utilisateur et la visualisation des informations préalables sur les cargaisons ont été couronnées de succès et comprenaient l'intégration initiale de méthodes de notation et d'évaluation des risques afin d'identifier les données de test sur les cargaisons à haut risque;
  - La phase suivante vise à développer des produits viables au maximum et au minimum avec des essais de prototype A/B (une méthode de recherche pour faire l'essai de deux variantes représentées par A et B, l'une par rapport à l'autre) qui permettront de faire l'essai de la faisabilité de l'accès à distance et de l'évaluation du portail, ainsi que la fiabilité du score de risque, de l'interface utilisateur et du portail pour permettre une évaluation solide des risques afin de repérer de nouveaux expéditeurs, la détection des valeurs aberrantes et des anomalies et l'identification des cargaisons à haut risque. Cela permettra de soutenir le développement et le déploiement de la production avec la capacité d'ingérer des informations préalables sur le fret pour toutes les expéditions entrantes avant leur embarquement dans l'avion.
- En partenariat avec les membres du consortium, nous avons fait l'essai de la première plateforme de gestion de l'identité basée sur une chaîne de blocs entre deux ministères du gouvernement du Canada. Cet essai constitue une étape importante dans la mise en œuvre et le déploiement du projet pilote d'Identité numérique des voyageurs dignes de confiance.
- Des progrès ont été réalisés sur de nouvelles approches pour faire l'essai de technologies et de processus qui permettront de développer des réglementations de sûreté et de sécurité ou des mesures non réglementaires comme :

- Essai commercial des drones au-delà de la visibilité directe dans le cadre de projets pilotes;
- Projet pilote de systèmes coopératifs de camions circulant en peloton;
- Banc d'essai pour la ville intelligente;
- Projet pilote visant à accroître la délégation de pouvoirs aux fabricants pour la délivrance de permis de vol;
- Bac à sable réglementaire pour les documents électroniques d'expédition de marchandises dangereuses.

## Résultats atteints – Résultat 1 : Un réseau de transport sécuritaire

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2017-2018	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2019-2020
1a) Un réseau de transport sécuritaire	Taux <sup>1</sup> d'accidents liés aux aéronefs sur dix ans (moyenne par année et par 100 000 déplacements des aéronefs)	La cible est que le taux n'augmente pas année après année	2020-03-31	S.O. <sup>2</sup> - Nouvel indicateur	3,2 par 100 000 d'éplacements des aéronefs	3,2 par 100 000 d'éplacements des aéronefs
1b) Un réseau de transport sécuritaire	Taux de décès liés aux aéronefs sur dix ans (moyenne par année et par 100 000 déplacements des aéronefs)	La cible est que le taux n'augmente pas année après année	2020-03-31	S.O. - Nouvel indicateur	0,7 par 100 000 d'éplacements des aéronefs	0,6 par 100 000 d'éplacements des aéronefs
1c) Un réseau de transport sécuritaire	Taux d'accidents maritimes sur dix ans (moyenne par année et par 1 000 navires commerciaux) <sup>3</sup>	Cible à déterminer en utilisant les données de 2017-2018 comme année de référence	2020-03-31	S.O. - Nouvel indicateur	8,8 par 1 000 navires commerciaux	3,1 par 1 000 navires commerciaux
1d) Un réseau de transport sécuritaire	Taux d'accidents maritimes	Cible à déterminer en utilisant les	2020-03-31	S.O. - Nouvel indicateur	0,45 par 1 000 navires	0,2 par 1 000 navires

<sup>1</sup> Cela comprend les aéronefs immatriculés à l'étranger et exploités au Canada, et ce, pour les taux d'accidents et de décès.

<sup>2</sup> S.O. = Sans objet ou données non disponibles

<sup>3</sup> Cela comprend les arrivées de bâtiments étrangers, les bâtiments canadiens immatriculés dont la jauge brute est inférieure à 15 tonnes et les bâtiments certifiés dont la jauge brute est supérieure à 15 tonnes exploités dans les eaux canadiennes.

	mortels sur dix ans (moyenne par année et par 1 000 navires commerciaux)	données de 2017-2018 comme année de référence			commerciaux	commerciaux
1e) Un réseau de transport sécuritaire	Taux d'accidents ferroviaires sur dix ans (moyenne par année et par million de trains-milles)	Diminution du taux de 5 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes <sup>4</sup>	2020-03-31	Diminution de 3,7 %	Diminution de 5,2 %	Diminution de 17 %
1f) Un réseau de transport sécuritaire	Taux d'accidents ferroviaires mortels sur dix ans (moyenne par année et par million de trains-milles)	Diminution du taux de 5 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes	2020-03-31	Diminution de 12,5 %	Diminution de 26 %	Diminution de 7 %
1g) Un réseau de transport sécuritaire	Taux d'accidents à signaler liés à la circulation routière au Canada (taux par milliard de véhicules-kilomètres parcourus)	Diminution du taux de 1 % pour l'année en cours par rapport à la moyenne des cinq dernières années	2020-03-31	Diminution de 6,8 % en 2016 par rapport à la moyenne des cinq années (2011-15)	Diminution de 5,2 % en 2017 par rapport à la moyenne des cinq années (2012-16)	Diminution de 7,2 % en 2018 par rapport à la moyenne des cinq années (2013-17)
1h) Un réseau de transport sécuritaire	Taux de blessures graves découlant des accidents à signaler liés à la circulation routière au Canada (taux	Diminution du taux de 1 % pour l'année en cours par rapport à la moyenne des	2020-03-31	Diminution de 6,8 % en 2016 par rapport à la moyenne des cinq	Diminution de 13,4 % en 2017 par rapport à la moyenne des cinq	Diminution de 15,6 % en 2018 par rapport à la moyenne des cinq

<sup>4</sup> Pour les indicateurs « 1e » et « 1f », les réductions des taux d'accidents et d'accidents mortels dépendent grandement de la collaboration entre les compagnies de chemin de fer, les autorités responsables du service de voirie et les autorités privées qui se partagent la responsabilité concernant la mise en œuvre des mesures de réduction de ces taux. C'est pourquoi nous ciblons une diminution annuelle du taux égale à 5 %.

	par milliard de véhicules-kilomètres parcourus)	cinq dernières années <sup>5</sup>		années (2011-15)	années (2012-16)	années (2013-17)
1i) Un réseau de transport sécuritaire	Taux de décès découlant des accidents à signaler liés à la circulation routière au Canada (taux par milliard de véhicules-kilomètres parcourus)	Diminution du taux de 1 % pour l'année en cours par rapport à la moyenne des cinq dernières années	2020-03-31	Diminution de 9,5 % en 2016 par rapport à la moyenne des cinq années (2011-15)	Diminution de 10,9 % en 2017 par rapport à la moyenne des cinq années (2012-16)	Diminution de 4,7 % en 2018 par rapport à la moyenne des cinq années (2013-17)
1j) Un réseau de transport sécuritaire	Taux de rejets de marchandises dangereuses à signaler (le nombre de rejets à déclarer divisé par le produit intérieur brut nominal du Canada pour l'année)	Diminution du taux de 1 % pour l'année en cours par rapport à la moyenne des cinq dernières années	2020-03-31	S.O. - Nouvel indicateur créé en 2018-2019	225,72	202,64

<sup>5</sup> Dans le cas des indicateurs « 1h » et « 1i », bien que nous ayons atteint des résultats bien au-delà des cibles établies par le passé, la situation ne sera plus la même à l'avenir, car les importantes diminutions liées aux décès et (dans une certaine mesure) aux blessures se sont stabilisées. Qui plus est, Transports Canada exerce un contrôle limité sur les blessures et les décès associés à la circulation routière.

**Résultats atteints – Résultat 2 : Un réseau de transport sûr**

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2017-2018	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2019-2020
2a) Un réseau de transport sûr	Sûreté aérienne : Taux nationaux de conformité des entités réglementées du Canada avec la réglementation sur la sûreté du transport	90 %	2020-03-31	90,08 %	91,8 %	93,03 %
2b) Un réseau de transport sûr	Sûreté maritime : Taux nationaux de conformité des entités réglementées du Canada avec la réglementation sur la sûreté du transport	80 %	2020-03-31	84 %	76 %	78,4 %
2c) Un réseau de transport sûr	Taux de refus des nouvelles demandes d'habilitation de sécurité en matière de transport	L'indicateur n'est associé à aucune cible, puisque pour l'ensemble des dossiers que nous traitons, nous n'établissons pas de cibles ni de quotas par rapport au volume de dossiers refusés, en	2020-03-31	89,25 %	91,74 %	62,74 %

		suspens ou annulés.				
2d) Un réseau de transport sûr	Taux de suspensions des habilitations de sécurité en matière de transport	L'indicateur n'est associé à aucune cible, puisque pour l'ensemble des dossiers que nous traitons, nous n'établissons pas de cibles ni de quotas par rapport au volume de dossiers refusés, en suspens ou annulés.	2020-03-31	8,68 %	10,29 %	4,68 %
2e) Un réseau de transport sûr	Taux d'annulation des habilitations de sécurité en matière de transport	L'indicateur n'est associé à aucune cible, puisque pour l'ensemble des dossiers que nous traitons, nous n'établissons pas de cibles ni de quotas par rapport au volume de dossiers refusés, en suspens ou annulés.	2020-03-31	6,90 %	5,46 %	2,14 %

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

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2017-2018	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2019-2020
3a) Un régime de sécurité et	Pourcentage des	90 %	2020-03-31	100 %	100 %	100 %

de sûreté moderne qui appuie la croissance économique	règlements de Transports Canada en matière de sûreté aérienne qui sont harmonisés avec les normes internationales en transport					
3b) Un régime de sécurité et de sûreté moderne qui appuie la croissance économique	Pourcentage des règlements de Transports Canada en matière de sûreté maritimes qui sont harmonisés avec les normes internationales en transport	Cible à établir d'ici mars 2021	S.O. - Nouvel indicateur	S.O. - Nouvel indicateur	S.O. - Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur
3c) Un régime de sécurité et de sûreté moderne qui appuie la croissance économique	Pourcentage des règlements de Transports Canada en matière de sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses qui sont harmonisés avec les normes internationales en transport	Cible en cours d'établissement pour 2020-2021	S.O. - Nouvel indicateur	S.O. - Nouvel indicateur <sup>6</sup>	S.O. - Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur

<sup>6</sup> En raison de contraintes opérationnelles, les données de référence de cet indicateur seront reportées à des fins de planification externe et d'établissement de rapports. Par conséquent, il est prévu que la cible soit déterminée pour le cycle du Plan ministériel et du Rapport des résultats ministériels de 2020-2021.

3d) Un régime de sécurité et de sûreté moderne qui appuie la croissance économique	Pourcentage de demandes d'autorisation en matière de sécurité et de sûreté provenant des clients du secteur de l'aviation qui respectent les normes de service de Transports Canada <sup>7</sup>	83 %	2020-03-31	71 %	84 %	89 %
3e) Un régime de sécurité et de sûreté moderne qui appuie la croissance économique	Pourcentage de demandes d'autorisation en matière de sécurité et de sûreté provenant des clients du secteur maritime qui respectent les normes de service de Transports Canada	80 %	2020-03-31	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur	99,88 %
3f) Un régime de sécurité et de sûreté moderne qui appuie la croissance économique	Pourcentage de demandes d'autorisation en matière de sécurité provenant des clients du secteur du transport des marchandises dangereuses qui respectent les normes de service de	75 % des demandes de certificats d'équivalence reçues sont traitées dans les 3 mois.	2020-03-31	75 %	75 %	75 %

<sup>7</sup> Cet indicateur, ainsi que les mêmes indicateurs pour le secteur maritime et le secteur du transport des marchandises dangereuses, favorise la confiance envers une prestation de services efficace et efficiente par Transports Canada, et ce, sans nuire inutilement aux possibilités économiques de l'industrie.

	Transports Canada					
3g) Un régime de sécurité et de sûreté moderne qui appuie la croissance économique	Pourcentage des nouvelles règles de la réglementation canadienne sur la sécurité ferroviaire en matière d'exploitation et de sécurité de l'équipement harmonisé avec les règles de la réglementation américaine en matière d'exploitation et de sécurité de l'équipement	80 %	2020-03-31	S.O. - Nouvel indicateur	S.O. - Nouvel indicateur	93 %
3h) Un régime de sécurité et de sûreté moderne qui appuie la croissance économique	Pourcentage des règlements de Transports Canada en matière de sécurité harmonisé avec les normes internationales en transport (aérien)	100 % <sup>8</sup>	2020-03-31	S.O. - Nouvel indicateur	S.O. - Nouvel indicateur	95,1 %
3i) Un régime de sécurité et de sûreté moderne qui appuie la croissance économique	Pourcentage des règlements de Transports Canada en matière de sécurité qui sont	Cible à établir d'ici mars 2021	2020-03-31	S.O. - Nouvel indicateur	S.O. - Nouvel indicateur	S.O. - Nouvel indicateur

<sup>8</sup> L'objectif de cet indicateur est susceptible d'être modifié en fonction du résultat initial et sur la base d'une décision de Transports Canada « qui est acceptable pour l'OACI de déposer une différence par rapport aux exigences au lieu de traiter la non-conformité ».

	harmonisés avec les normes internationales en transport (maritime)					
--	--	--	--	--	--	--

### Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2019–2020	Dépenses prévues 2019–2020	Autorisations totales pouvant être utilisées 2019–2020	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2019-2020	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2019-2020
374,213,870	374,213,870	484,807,687	453,703,550	79,489,680

### Ressources humaines (équivalents temps plein)

Nombre d'équivalents temps plein prévus 2019-2020	Nombre d'équivalents temps plein réels 2019-2020	Écart (nombre d'équivalents temps plein réels moins nombre d'équivalents temps plein prévus) 2019-2020
3,134	3,479	345

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

## Responsabilité essentielle 2 – Un réseau de transport écologique et innovateur

### Description

Les programmes relevant de cette responsabilité fondamentale soutiennent le programme environnemental du gouvernement, notamment :

- En réduisant les émissions atmosphériques nocives;

- En protégeant les océans et les milieux marins du Canada en réduisant les impacts environnementaux du transport maritime;
- En affirmant notre engagement en faveur de l'innovation dans le secteur des transports.

## Résultats

Au cours de cet exercice, nous avons obtenu de nombreux résultats qui soutiennent cette responsabilité fondamentale, la [Lettre de mandat du ministre et les priorités du gouvernement et de Transports Canada](#).

Nos résultats sont répartis de la manière suivante :

- Soutenir, développer et maintenir des relations et des partenariats permanents avec les organisations et les communautés des Premières Nations, des Inuits et des Métis d'un océan à l'autre.
- Conclusion d'une entente sur les répercussions et les avantages pour les Inuits avec la Qikiqtani Inuit Association, ainsi qu'avec Parcs Canada et Pêches et Océans Canada. L'entente comprend :
  - La création de l'aire marine nationale de conservation de Tallaruptiup Imanga;
  - La création et la participation au conseil d'administration de l'Aulattiqatigiit, qui est chargé de :
    - Surveiller la mise en œuvre de l'AMNCTI;
    - Assurer la gestion de la zone de conservation;
    - S'assurer que l'association inuite Qikiqtani continue à participer à la gestion de la zone de conservation;
  - Renforcer les capacités pour préparer et soutenir les Inuits à exécuter certaines parties de notre mandat en matière de navigation maritime.
- Engagement à financer, concevoir et développer des ports communautaires à Grise Fiord et Resolute Bay, en collaboration avec le gouvernement du Nunavut et l'association inuite Qikiqtani.
- Participation aux négociations gouvernementales pour faire avancer les intérêts des Autochtones et atteindre l'autonomie et l'autodétermination des autochtones. Cela comprend notamment une participation active à plus de 20 tables de discussion sur la reconnaissance des droits des Autochtones et l'autodétermination, dirigées par [Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada](#)<sup>liii</sup>.
- Participation aux consultations gouvernementales sur les grands projets de ressources, notamment en répondant aux préoccupations et aux questions des Autochtones dans le cadre du mandat de Transports Canada.
- Contribution à l'élaboration de politiques gouvernementales liées aux questions autochtones.

- Il s'agissait notamment d'élaborer un cadre politique sur les savoirs autochtones pour les examens de projets proposés et les décisions réglementaires afin d'aider à orienter la mise en œuvre des dispositions relatives aux savoirs autochtones dans la législation proposée dans le cadre des projets de loi C-68 et C-69.
- Travaux avec les ministères fédéraux et provinciaux pour harmoniser les exigences en matière de consultation afin de s'assurer que les consultations sont coordonnées et efficaces. Ces travaux ont également contribué à réduire le fardeau des groupes et des Autochtones.
- Lancement de projets visant à soutenir le programme de réconciliation en augmentant notre propre sensibilisation et notre compréhension de la culture, de l'histoire et des droits des Autochtones.
- Fourniture de conseils sur les pratiques exemplaires en matière de consultation et de mobilisation dans le cadre d'un large éventail d'initiatives politiques, de programmes, réglementaires et législatives.
- Promotion du respect des accords de traités modernes et des obligations légales liées aux questions autochtones.
- En 2019, dans le cadre du [Plan de protection des océans](#), de l'initiative des Corridors de navigation à faible impact dans le Nord, nous avons terminé la première phase des engagements avec les gouvernements provinciaux, territoriaux et régionaux, ainsi qu'avec les organisations inuites, métisses et des Premières Nations.
- Protection de l'environnement marin et amélioration de la sécurité et de l'efficacité des opérations de transport maritime et de réapprovisionnement grâce au [Plan de protection des océans](#) de l'Initiative sur l'équipement de sécurité et l'infrastructure maritime de base dans les collectivités nordiques.
- Par l'intermédiaire du [Plan de protection des océans](#), fourniture d'un financement dans le cadre de l'Initiative sur l'équipement de sécurité et l'infrastructure maritime de base dans les collectivités nordiques. Les bénéficiaires du financement étaient :
  - Le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest pour l'achat de quatre barges à double coque qui seront utilisées par les communautés;
  - Le gouvernement du Nunavut pour une étude visant à déterminer les besoins en infrastructures maritimes des communautés du territoire;
  - Le gouvernement du Nunavut pour placer 10 bollards d'amarrage (équipement qui permet aux marins d'amarrer en toute sécurité les navires près des jetées, des quais et des postes d'amarrage) dans les ports et les havres, dans 5 communautés.
- Approbation d'un financement de 234 millions de dollars pour 11 nouveaux projets sur les trois territoires dans le cadre du [Fonds national des corridors commerciaux pour les appels de propositions du Nord](#)<sup>liv</sup>. Ces projets représentent un investissement total de 328 millions de dollars et contribuent à la construction de corridors de transport résistants reliant les communautés de l'Arctique et à positionner le Nord pour de futures occasions commerciales.

- Obtention de 400 millions de dollars supplémentaires pour soutenir des projets dans les régions arctiques et nordiques du Canada dans le cadre du [Fonds national des corridors commerciaux](#)<sup>lv</sup>.
- Lancement d'un deuxième appel de propositions dans le cadre de l'Initiative sur l'équipement de sécurité et l'infrastructure maritime de base dans les collectivités nordiques pour soutenir des projets au Nunavut, dans les Territoires du Nord-Ouest, au Nunavik dans le nord du Québec et au Nunatsiavut dans le nord de la Terre-Neuve-et-Labrador.
- Réduction des impacts environnementaux et adoption de nouvelles technologies, notamment des véhicules à émissions zéro. Travaux dans le cadre de forums internationaux pour trouver des moyens de réduire les impacts environnementaux du transport international, notamment :
  - Lancement du [programme d'incitation pour les véhicules à émissions zéro](#)<sup>lvi</sup> pour nous aider à atteindre nos cibles de vente de véhicules à zéro émission. Ce programme offre une prime à l'achat au point de vente sur [les véhicules à émissions zéro admissibles](#)<sup>lvii</sup> :
    - Plus de 43 000 Canadiens et entreprises canadiennes ont bénéficié de l'iVZE en 2019-2020, et selon les nouvelles immatriculations de véhicules à émissions zéro (VEZ) d'IHS Markit au Canada, la part de marché des véhicules légers de ce secteur est passée de 2,4 % à l'exercice 2018-2019 à 3,3 % à l'exercice 2019-2020<sup>9</sup>.
  - Devenir membre de l'[Alliance internationale pour les véhicules à émissions zéro](#)<sup>lviii</sup>, un groupe international de gouvernements nationaux et infranationaux qui travaillent ensemble pour encourager les consommateurs à acheter des véhicules à émissions zéro;
  - Commencement de la phase de surveillance, de signalement et de vérification du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale de l'Organisation de l'aviation civile internationale au Canada; le régime a commencé le 1<sup>er</sup> janvier 2019 pour 2 ans de déclaration avant que les obligations de compensation ne commencent le 1<sup>er</sup> janvier 2021;
  - Les secteurs de l'aviation et ferroviaire ont continué à démontrer des améliorations du rendement énergétique par le biais d'accords volontaires de l'industrie. Le secteur de l'aviation a amélioré son efficacité énergétique de 18 % entre 2008 et 2018 et les chemins de fer de fret de classe 1 ont amélioré leur efficacité de 17 % entre 2010 et 2017.

---

<sup>9</sup> Les chiffres et informations fournis par IHS Markit dans ce rapport (mars 2018 – avril 2020) (les « IHS Markit Materials ») sont la propriété protégée par le droit d'auteur et d'IHS Markit Ltd. et de ses filiales (« IHS Markit ») et représentent des données, recherches ou opinions d'IHS Markit, et ne sont pas des représentations de fait. Les informations et les opinions exprimées dans « IHS Markit Materials » sont et modifiables dans préavis et HS Markit n'a aucun devoir ou responsabilité de les mettre à jour. De plus, bien que les « IHS Markit Materials » reproduits ici proviennent de sources considérées comme fiables, leur exactitude et leur exhaustivité ne sont pas garanties. Aucune autre reproduction de ce matériel n'est autorisée sans l'autorisation écrite expresse d'IHS Markit.

- Le secteur de l'aviation a amélioré son efficacité énergétique de 18 % entre 2008 et 2018 et les chemins de fer de fret de classe 1 ont amélioré leur efficacité de 17 % entre 2010 et 2017.
- Les modifications à la *Loi sur le pilotage* ont reçu la sanction royale en juin 2019. Transports Canada est en voie de mettre en œuvre les modifications. La première série de modifications la loi est entrée en vigueur en août 2019. Les dispositions de ce décret ont restructuré cette loi et introduit de nouvelles dispositions en matière de gouvernance, ainsi que des objectifs et des principes. Transports Canada continue de travailler avec les administrations de pilotage et les intervenants pour mettre en œuvre les changements de façon organisée afin d'éviter les lacunes et d'assurer la sécurité continue du système de pilotage. À ce jour, les trois quarts des modifications de la *Loi sur le pilotage* sont entrés en vigueur.
- Travaux sur des projets qui font partie du [Plan de protection des océans](#) pour améliorer la sécurité maritime, le transport maritime responsable et renforcer la gestion environnementale des côtes canadiennes. Nous préservons et restaurons les écosystèmes marins en utilisant de nouveaux outils et de nouvelles méthodes de recherche. Nous nous occupons également des navires abandonnés, dangereux et naufragés, notamment :
  - En examinant les moyens d'améliorer le système de délivrance de permis pour les bateaux de plaisance afin de mieux identifier les propriétaires de bateaux;
  - En élaborant un inventaire national des navires abandonnés ou naufragés et d'un moyen de hiérarchiser ces navires en vue de leur enlèvement;
  - En mettant en vigueur la [Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux](#) en juillet 2019.
- Cette nouvelle Loi intègre la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves à la loi canadienne. Elle interdit la gestion irresponsable des navires, renforce la responsabilité des propriétaires de navires et améliore le pouvoir fédéral de prendre des mesures à l'égard des navires ou des épaves problématiques. Plus de 130 navires ont été traités depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle loi.
- En outre, le gouvernement a fourni des fonds aux collectivités pour qu'elles prennent des mesures sur les navires à problèmes dans tout le Canada, notamment :
  - En retirant 58 navires dans le cadre de [Programme d'élimination des épaves et des navires abandonnés dans des ports pour petits bateaux](#)<sup>lix</sup> en partenariat avec Pêches et Océans Canada;
  - En s'occuper des navires abandonnés, dangereux et naufragés dans le cadre [Programme des bateaux abandonnés](#)<sup>lix</sup>; en 2019-2020, nous avons [financé](#)<sup>lix</sup> 22 projets d'évaluation de bateaux abandonnés et 67 projets d'enlèvement de bateaux abandonnés.
- Ensemble, ces actions contribuent à la restauration des habitats et des écosystèmes marins dans des domaines clés :

- Dans le cadre du [Plan de protection des océans](#), nous avons atteint notre objectif fédéral de traiter au moins 275 navires abandonnés et naufragés d'ici le 31 mars 2022. Cela représente une avance de deux ans sur le calendrier.
- Soutien continu des efforts nationaux visant à prévenir et à réduire les déchets plastiques marins provenant des activités des navires et représenté le Canada à l'[Organisation maritime internationale](#)<sup>lxii</sup> pour aider à élaborer et à planifier la mise en œuvre du [Plan d'action sur les déchets plastiques marins provenant des navires](#)<sup>lxiii</sup>
- Aide au développement des connaissances et des outils pour aider le secteur des transports à s'adapter au changement climatique et à renforcer la résilience de ses infrastructures et de ses opérations grâce à l'initiative d'évaluation des risques liés aux actifs de transport et à l'initiative d'adaptation des transports dans le Nord :
  - Les travaux se sont concentrés sur les aéroports, les ports, le transport maritime arctique et les liaisons routières essentielles. Des activités de collaboration telles que des ateliers et un cours commandité ont contribué à améliorer la capacité multimodale et interdisciplinaire dans le secteur.
- Lancement d'un projet de deux ans visant à développer une nouvelle technologie pour l'observation et l'analyse de la pollution. Pour l'exercice 2019-2020, le [Programme national de surveillance aérienne](#)<sup>lxiv</sup> axé sur :
  - La création d'une innovation appelée *Spothawk* pour la collecte de données géospatiales en temps réel tout en maximisant la connaissance de la situation;
  - Obtention de matériel et de logiciels pour une nouvelle génération de capteurs permettant aux équipages de fournir des images numériques en continu afin d'améliorer la capacité du programme à lutter contre la pollution et les activités des mammifères marins.
- Dans le cadre du [PNSA](#), nous avons continué à assurer la surveillance des eaux sous juridiction canadienne pour contrôler les activités de transport maritime, et en 2019-2020 :
  - Réalisation de 3 954 heures de surveillance, soit 95 % des 4 150 heures prévues. Ce léger déficit est attribué à la pandémie de COVID-19, les équipes de surveillance ayant été en état de veille pendant les deux dernières semaines de mars, contrairement aux opérations normales;
  - Enregistrement lors de ces patrouilles de 31 335 navires survolés, avec une moyenne de 7,9 survols de navires par heure. En outre, 338 575 navires ont été suivis à l'aide du système d'identification automatique.
- Le [PNSA](#) également contribué des manières suivantes :
  - En soutenant l'initiative canadienne pour les baleines, notamment les baleines noires de l'Atlantique Nord sur la côte est du Canada, ainsi que les épaulards résidents du Sud sur la côte ouest;
  - En intervenant sur 24 appels urgents et pour 154 appels non urgents du Centre d'intervention de TC.

- En intervenant sur 26 appels de recherche et de sauvetage au Canada;
  - En réalisant divers exercices en cas de pollution pétrolière avec d'autres ministères au Canada et aux États-Unis;
  - En aidant d'autres services gouvernementaux pendant la saison des inondations en faisant rapport sur les conditions d'inondation.
- En 2019-2020, tous les bâtiments qui entraient dans la voie maritime de la zone économique exclusive du Canada ont fait l'objet d'une inspection conformément aux exigences actuelles relatives à l'eau de ballast, y compris le degré de salinité de l'eau de ballast.
  - Collaboration avec l'industrie canadienne, les États-Unis et des partenaires internationaux en vue de l'élaboration d'une réglementation équitable, pratique et respectueuse de l'environnement pour les eaux de ballast.
  - Publication d'ébauches de règlement dans la [partie I de la Gazette du Canada](#)<sup>lxv</sup> en juin 2019 qui traitaient du risque posé par les espèces aquatiques envahissantes et des obligations du Canada dans le cadre de [Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires \(2004\)](#)<sup>lxvi</sup>
  - Aide aux compétences canadiennes pour se préparer aux questions techniques, réglementaires et politiques liées aux véhicules connectés et automatisés grâce à notre Programme de promotion de la connectivité et de l'automatisation dans le système de transport lancé en 2017. Il finance la recherche et renforce les capacités en fournissant jusqu'à 2,9 millions de dollars en subventions et contributions sur quatre ans pour soutenir 15 projets canadiens de véhicules connectés et automatisés.
  - Évaluation des systèmes de coopération des pelotons de camions, y compris l'aérodynamique, la consommation de carburant et les essais dynamiques. Les résultats nous aideront à développer des approches pour mettre à l'essai et déployer ces systèmes en toute sécurité.
  - Contribution à l'élaboration d'un plan de recherche sur la sécurité pour les systèmes coopératifs de peloton de camions. Nous avons achevé avec succès les premiers éléments d'essai sur piste du projet de coopération de pelotons de camions. Les résultats obtenus permettent d'éclairer la mise en place d'un projet pilote pour cette technologie sur les routes canadiennes pour l'exercice 2021-2022 et les prochaines étapes de l'intégration de cette technologie au Canada.
  - Élaboration et mise en place de scénarios pour faire l'essai des systèmes de conduite automatisée à basse vitesse, y compris les interactions sûres avec les piétons et les cyclistes. Nous avons utilisé les résultats pour valider et améliorer les normes internationales d'essai des systèmes de conduite automatisée à faible vitesse (ISO 22737).
  - Élaboration de deux documents d'orientation en 2019-2020 :
    - Un document de travail sur l'essai en toute sécurité des navettes automatiques à faible vitesse qui devrait faire l'objet de consultation à court terme;

- [Directives sur la cybersécurité des véhicules au Canada](#) (publiées en mai 2020).

## Analyse comparative entre les sexes plus

Nos programmes faisant partie de la responsabilité essentielle 2 « Un réseau de transport écologique et innovateur » ont ciblé de nombreuses d'initiatives et préoccupations liées à l'ACS+ sur lesquelles ils travaillent actuellement ou qu'ils ont achevées durant l'année financière dernière, y compris ce qui suit : Le plus notable était :

- Reconnaissance des possibilités d'accroître la représentation des femmes dans la communauté de recherche nordique, l'initiative d'adaptation des transports dans le Nord a parrainé 13 étudiants, dont 11 femmes, pour qu'ils participent à des conférences et à des événements visant à soutenir le développement de réseaux et d'expertise.
- Le programme a également invité les participants à l'assemblée annuelle à déterminer si les frais de garde d'enfants constitueraient un obstacle à leur participation à l'événement.

## Expérimentation

Nous avons cerné les initiatives de la responsabilité essentielle 2 suivantes qui met en cause l'expérimentation. Les voici :

- La mission de surveillance des baleines noires à l'aide de SATP en 2019 a permis d'affiner les opérations et les analyses afin de permettre une détection efficace de ces baleines dans l'Atlantique Nord qui pourra être intégrée dans des mesures dynamiques de protection des baleines en 2020.
- En octobre 2018, Transports Canada a lancé un défi à Solutions innovatrices Canada, appelé [Améliorer la sécurité routière des piétons et des cyclistes](#)<sup>lxvii</sup>. Ce défi a pour objectif de sauver des vies et de réduire les blessures en accélérant l'adoption de technologies efficaces et abordables qui améliorent la sécurité des piétons et des cyclistes à proximité des véhicules commerciaux.
- Lors de la phase 1, le défi a permis d'attribuer jusqu'à 150 000 dollars à deux petites entreprises canadiennes pour développer une preuve de concept d'un système d'avertissement efficace et peu coûteux pour les usagers vulnérables de la route pour les véhicules commerciaux. Labforge inc. et Brisk Synergies Tech Corp ont reçu ce financement.
- Dans la phase 2, Labforge inc. a reçu jusqu'à 500 000 dollars pour développer un prototype basé sur la preuve de concept.
- Nous avons également accordé 2 265 529 de dollars de subventions pour soutenir le Plan gouvernemental pour l'innovation et les compétences. Nous avons conçu des défis pour l'industrie, les universités et les particuliers canadiens afin d'élaborer des propositions de solutions innovantes, en particulier :
  - 419 000 dollars à trois bénéficiaires pour développer une preuve de concept pour des méthodes économiquement viables et écologiquement durables de recyclage du plastique renforcé de fibres de verre utilisé dans les coques de navires afin que les

déchets n'aillent pas dans des décharges. Les bénéficiaires ont soumis des rapports finaux à l'automne 2019 et nous les avons invités à soumettre des prototypes de propositions pour la prochaine phase de subvention qui sera accordée en 2020-2021;

- Des solutions technologiques d'après-vente abordables pour les véhicules commerciaux, afin d'aider à détecter les usagers de la route vulnérables, tels que les cyclistes et les piétons, et d'alerter le conducteur en cas de collision potentielle.
- Les candidats à la subvention de l'initiative d'adaptation des transports dans le Nord devaient inclure au moins une séance de sensibilisation dans une école locale pour tout projet impliquant un déplacement dans une ou plusieurs communautés du Nord. C'était une nouvelle façon d'encourager les chercheurs à traduire leurs travaux dans un langage plus accessible et de soutenir la capacité des systèmes à s'adapter au changement climatique, un objectif clé de l'initiative.
- Pour répondre à un besoin permanent de mieux comprendre notre capacité d'adaptation, le Ministère a piloté l'application d'un outil de diagnostic pour évaluer les lacunes et les possibilités dans les principales fonctions du Ministère. Nous intégrerons des actions visant à renforcer notre capacité d'adaptation au changement dans notre prochain plan d'adaptation au changement climatique.

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

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2017-2018	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2019-2020
4a) Réduction des émissions atmosphériques nocives provenant du secteur des transports au Canada	Intensité des émissions de gaz à effet de serre des transporteurs aériens commerciaux canadiens	Amélioration annuelle moyenne de l'efficacité énergétique du carburant d'aviation d'au moins 1,5 % par année jusqu'en 2020, par rapport aux données de 2008	2020-12-31	860 grammes par tonne-kilomètre payante pour 2017 – une amélioration annuelle moyenne de 1,87 % par rapport à 2008	832 grammes par tonne-kilomètre payante pour 2018 – une amélioration annuelle moyenne de 2 % par rapport à 2008	Les données pour l'année civile 2019 sont attendues à l'automne 2020
4 b) Réduction des émissions atmosphériques nocives	Intensité des émissions de gaz à effet de serre pour le	À établir d'ici le 31 mars 2023, conformément à l'élaboration	À déterminer	Les dernières informations	S.O. Nouvel indicateur	S.O. Nouvel indicateur

provenant des transports au Canada	transport maritime intérieur	des nouvelles exigences réglementaires de l'OMI (2021-2022) et à la stratégie à long terme de réduction des émissions de GES (2023).		disponibles concernent 2017 et indiquent une amélioration de 36 % des grammes d'éq. CO <sub>2</sub> par tonne-kilomètre entre 2010 (42,0 g/TKM) et 2017 (26,9 g/TKM).		
4c) Réduction des émissions atmosphériques nocives provenant des transports au Canada	Intensité des émissions de gaz à effet de serre pour le transport ferroviaire de marchandises	Un protocole d'entente avec l'Association des chemins de fer du Canada pour réduire les émissions des locomotives pour 2018-2022 a été renouvelé. Il comprend une cible de réduire de 6 % par 1000 tonnes-kilomètres payantes <sup>10</sup> l'intensité des émissions de GES en éq. CO <sub>2</sub> <sup>11</sup> pour les chemins de fer de fret de classe 1 <sup>12</sup> en prenant 2017	2022-03-31	Le résultat de 2017 était de 13,53 kg d'éq. CO <sub>2</sub> pour 1000 tonnes-kilomètres payantes, soit une amélioration de 16,99 % par rapport à l'année de référence 2010 et une augmentation de 0,4 % par rapport à l'année	Les résultats de 2018 seront reflétés dans le rapport de surveillance des émissions des locomotives de 2018, disponible en décembre 2020.	Les résultats de 2019 seront reflétés dans le rapport de surveillance des émissions des locomotives de 2019, disponible en décembre 2021.

<sup>10</sup> Une « tonne-kilomètre payante » est générée lorsqu'une tonne métrique de charge commerciale est transportée sur un kilomètre.

<sup>11</sup> Éq. CO<sub>2</sub> = équivalent en dioxyde de carbone.

<sup>12</sup> Les chemins de fer de fret de classe 1 comprennent le Canadien Pacifique et le Canadien National.

		comme année de référence.		précédente.		
--	--	---------------------------	--	-------------	--	--

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

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2017-2018	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2019-2020
5a) Protection des milieux marins et océaniques canadiens contre les répercussions du transport maritime	Le taux de déversements dans les océans et les milieux marins du Canada (par millier de navires commerciaux) <sup>13</sup>	Les déversements dans les océans et dans le milieu marin du Canada diminuent avec le temps par rapport au niveau d'activité.  Le taux de déversement est calculé par heure de vol par année  La production de rapports est axée sur les déversements de plus de 10 litres, car les plus petits déversements sont généralement non récupérables et ont un impact négligeable sur l'environnement.	2020-03-31	S.O. Nouvel indicateur	0,15/hr	0,0015/hr

<sup>13</sup> En 2019-2020, l'indicateur de résultats a été modifié pour exclure tous les déversements mineurs de moins de 10 litres provenant de navires et reflétera donc un changement significatif dans la façon dont les statistiques sont analysées.

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

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2017-2018	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2019-2020
6a) Un réseau de transport qui favorise l'innovation	Nombre de nouveaux produits aéronautiques certifiés	L'écart reste de +/- 10 % d'une année à l'autre	2020-03-31	S.O. Nouvel indicateur	820	S.O. : L'indicateur est en cours de révision, afin de mieux saisir et rendre compte du programme d'innovation du Ministère.
6b) Un réseau de transport qui favorise l'innovation	Nombre des caractéristiques des véhicules automobiles mis en place au Canada par le biais d'outils réglementaires du Canada en matière de transport qui facilitent les technologies novatrices.	Augmentation annuelle moyenne de 10 % des technologies de système évolué d'aide à la conduite dans l'ensemble du parc de véhicules légers au Canada <sup>14</sup> .	2023-03-31	S.O. Nouvel indicateur	S.O. Nouvel indicateur	S.O. : L'indicateur est en cours de révision, afin de mieux saisir et rendre compte du programme d'innovation du Ministère.

<sup>14</sup> Nous mesurerons l'augmentation des systèmes évolués d'aide à la conduite qui font partie de l'équipement de série des véhicules légers de la flotte canadienne. Nous entreprendrons l'analyse afin de générer des changements d'une année sur l'autre pour rendre compte de cet indicateur. Comme pour les informations similaires provenant de bases de données, la période de référence de la source de données ne coïncidera pas exactement avec la période de référence (c'est-à-dire qu'il y aura un décalage dans le temps).

**Ressources financières budgétaires (en dollars)**

Budget principal des dépenses 2019–2020	Dépenses prévues 2019–2020	Autorisations totales pouvant être utilisées 2019–2020	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2019-2020	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2019-2020
252 398 761	252 398 761	553 770 224	389 635 911	137 237 150

**Ressources humaines (équivalents temps plein)**

Nombre d'équivalents temps plein prévus 2019-2020	Nombre d'équivalents temps plein réels 2019-2020	Écart (nombre d'équivalents temps plein réels moins nombre d'équivalents temps plein prévus) 2019-2020
606	629	23

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](#)<sup>lxviii</sup>.

**Responsabilité essentielle 3 – Un réseau de transport efficace****Description**

Les programmes relevant de cette responsabilité essentielle :

- Soutenir l'accès aux marchés des produits en investissant dans les corridors commerciaux du Canada;
- Adopter des règles pour garantir que les voyageurs aériens canadiens ont suffisamment de choix et une meilleure qualité de services;
- Administrer les actifs de transport pour en assurer la valeur pour les Canadiens.

**Résultats**

Pour appuyer cette responsabilité essentielle, la [lettre de mandat du ministre](#) ainsi que les [priorités du gouvernement](#) et de Transports Canada :

- Nous avons fourni un meilleur choix et un meilleur service, ainsi que permis de réduire les coûts et d'améliorer les droits des consommateurs. Par exemple :
  - Le Canada a conclu cinq accords de transport aérien international nouveaux ou élargis, qui permettent aux transporteurs canadiens et étrangers de lancer des services aériens internationaux réguliers nouveaux ou élargis. Les accords sont avec : la Tunisie, la Grenade, l'Équateur, le Chili et la Turquie;
  - Amélioration des droits des consommateurs par la mise en place complète du [Règlement sur la protection des passagers aériens](#)<sup>lxix</sup> pris en vertu de la [Loi sur les transports au Canada](#) tout en continuant à explorer avec l'industrie des idées et des possibilités de réduire les coûts;
  - Autorisé l'achat et la fusion de First Air avec Canadian North, mais à certaines conditions pour garantir la fiabilité et le maintien des services aériens pour les communautés nordiques et éloignées, notamment des exigences en matière de surveillance et de rapports, afin de se prémunir contre les comportements monopolistiques;
  - Lancé un examen de l'intérêt public concernant le projet d'acquisition de Transat AT par Air Canada.
- Nous avons travaillé avec les provinces, les territoires et d'autres ministères pour mettre en œuvre une initiative temporaire de partage des coûts afin d'aider les provinces à combler les lacunes de service résultant des réductions de service généralisées de Greyhound à l'ouest de Sudbury, en Ontario, en 2018.
- Nous avons amélioré le rendement et la fiabilité du système de transport du Canada afin d'amener les produits sur le marché et de faire croître notre économie, notamment en travaillant sur l'examen de la modernisation des ports dans le but d'actualiser leur rôle actuel et futur dans le système de transport en tant qu'actifs innovants qui soutiennent une croissance et un commerce inclusifs. Nous nous sommes également concentrés sur ce qui suit :
  - L'entrée en vigueur la [Loi sur la commercialisation des services de contrôle de sûreté](#)<sup>lxx</sup>. Une fois achevées, cela signifie que les fonctions de l'[Administration canadienne de la sûreté du transport aérien](#)<sup>lxxi</sup> seront transférées à une société privée qui fonctionnera sur une base non lucrative, indépendamment de tout financement public, comme [NAV CANADA](#)<sup>lxxii</sup>;
  - Le ministre a désigné Air Canada et WestJet pour exploiter des services aériens internationaux réguliers sur lesquels le fret aérien peut être transporté, ce qui aidera les expéditeurs à acheminer leurs produits vers les marchés d'une manière plus fiable et plus efficace;
  - La mise en place la [Loi sur la modernisation des transports](#)<sup>lxxiii</sup>, cela a lancé des consultations publiques et a poursuivi l'élaboration d'une proposition de règlement visant à affiner la communication des données sur le fret ferroviaire afin d'améliorer

---

<sup>15</sup> Le 19 juin 2019.

encore la transparence et de rendre les informations que nous fournissons plus utiles au public.

- Nous avons consulté les intervenants de l'industrie, la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, les ministères fédéraux partenaires et la Commission mixte internationale, afin de trouver des moyens de maintenir la sécurité du transport maritime le long de la section Montréal-lac Ontario de la Voie maritime du Saint-Laurent face aux débits d'eau élevés nécessaires pour aider à soulager les graves inondations des communautés riveraines.
- Nous avons fait des investissements dans des projets d'infrastructure de transport par le Fonds national des corridors commerciaux qui renforcent l'infrastructure commerciale du Canada. Il s'agit notamment des ports, des aéroports, des routes, des ponts, des passages de frontières, des réseaux ferroviaires et de l'interconnexion entre eux :
  - L'achèvement de l'appel de propositions du Fonds national des corridors commerciaux dans le Nord, avec l'engagement de 234 millions de dollars de financement fédéral pour 11 projets représentant un investissement total de 328 millions de dollars dans le Nord territorial, par divers modes de transport;
  - L'évaluation de 48 manifestations d'intérêt et de 31 propositions de projets complètes dans le cadre de l'appel à propositions pour le Nord. Nous avons poursuivi l'appel à propositions permanent du Fonds national des corridors commerciaux (encore ouvert) pour des projets de diversification commerciale. Nous avons engagé plus de 705 millions de dollars de financement fédéral pour 35 projets représentant un investissement total de 1,6 milliard de dollars :
    - Évaluation de 103 manifestations d'intérêt et de 44 propositions de projet complètes dans le cadre de l'appel à propositions continu du Fonds national des corridors commerciaux;
    - Mené plus de 100 interactions avec environ 55 promoteurs distincts pour guider les candidats potentiels à l'appel à propositions continu du Fonds national des corridors commerciaux, ce qui a contribué à améliorer le taux de réussite des demandes.
- Nous avons évalué 48 manifestations d'intérêt et de 31 propositions de projet complètes dans le cadre de l'appel de propositions continu du Fonds national des corridors commerciaux pour le Nord.
- Nous avons évalué 103 manifestations d'intérêt et de 44 propositions de projets complètes dans le cadre de l'appel à propositions permanent du Fonds national des corridors commerciaux pour des projets de diversification commerciale.
- Nous avons mené plus de 100 interactions avec environ 55 promoteurs distincts pour guider les candidats potentiels à l'appel à propositions continu du Fonds national des corridors commerciaux, ce qui a contribué à améliorer le taux de réussite des demandes.
- À la fin de l'année 2019-2020, environ 95 % de l'allocation initiale du Fonds national des corridors commerciaux avaient été engagés dans des projets de transport stratégiques qui aident les Canadiens à être compétitifs sur les principaux marchés mondiaux.

- Nous avons travaillé avec les Canadiens pour céder des ports à de nouveaux propriétaires qui sont mieux placés pour gérer et exploiter ces ports; sept ports ont été cédés en 2019-2020.
- Nous avons poursuivi une approche à long terme pour la prestation de services de traversier dans l'Est du Canada. Il s'agissait notamment de choisir un chantier naval canadien pour concevoir et construire deux nouveaux traversiers destinés à remplacer le *MV Madeleine* et le *MV Holiday Island*, et de sélectionner une équipe de conseillers externes pour soutenir le projet en fournissant des conseils techniques spécialisés.
- Nous avons veillé à ce que les aéroports et les ports de Transports Canada restent utilisables en investissant dans des immobilisations liées à la santé et à la sécurité. Sur les 5 projets financés par le budget 2018, un est achevé et les autres sont en cours.
- Nous avons mis en œuvre des dispositions législatives<sup>16</sup> et des règlements<sup>17</sup> pour introduire un processus de recouvrement des coûts rationalisé et prévisible pour les transporteurs aériens qui souhaitent que le ministre examine et prenne une décision concernant leurs demandes de création de coentreprises.
- Nous avons mis en œuvre le [Règlement sur la protection des passagers aériens](#)<sup>18</sup> pris en vertu de la [Loi sur les transports au Canada](#). Il a prévu la mise en place d'un régime normalisé pour protéger les voyageurs aériens en garantissant des droits clairs et plus cohérents. Il a établi des exigences minimales, des normes de traitement et, dans certaines situations, des niveaux minimaux de compensation que tous les transporteurs aériens opérant à destination, en provenance et à l'intérieur du Canada doivent fournir.
- Nous avons mis en œuvre un cadre pour aider les exploitants d'aéroport qui demandent une désignation administrative ou de nouveaux services de contrôle ou plus à utiliser un système qui leur permet de recouvrer leurs coûts auprès de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien dans le cadre [Loi sur la modernisation des transports](#).
- Nous avons travaillé avec les provinces et les territoires, d'autres ministères et des groupes d'intervenants afin d'explorer les pratiques exemplaires créatives et les solutions novatrices qui pourraient aider à relever les défis qui touchent la mobilité de surface au Canada.
- Nous avons réalisé une étude visant à mieux comprendre les besoins en matière de mobilité interurbaine de surface de divers groupes de population au Canada.
- Suite à la lettre de mandat du ministre des Transports, nous avons travaillé avec Infrastructure Canada et a fourni des conseils et des analyses pour aider à créer un train à haute fréquence dans le corridor Toronto-Québec. Cela a notamment permis la création du Bureau de projet commun, qui est chargé de mener à bien les activités suivantes de diligence raisonnable et de réduction des risques, notamment :
  - Terminer les travaux juridiques et réglementaires liés à la sécurité et aux évaluations environnementales;

---

<sup>16</sup> Conformément au décret [C.P. 2019-221](#) en ce qui concerne la [Loi sur la modernisation des transports](#).

<sup>17</sup> Conformément au décret [C.P. 2019-220](#) en ce qui concerne la [Règlement sur les frais d'examen des ententes entre entreprises de transport offrant des services aériens](#) aussi appelé le règlement sur le recouvrement des coûts autorisé par la [Loi sur les transports au Canada](#).

<sup>18</sup> En vigueur le 15 décembre 2019.

- Consulter les intervenants et les collectivités autochtones;
- Déterminer les terrains requis et faire le suivi des acquisitions;
- Compléter l'analyse technique, financière et commerciale du projet.
- À ce stade, nous ne nous attendons pas à ce que le calendrier global du projet de train à grande fréquence soit sensiblement modifié en raison de la COVID-19. Il y a certaines étapes de travail requises, en particulier celles axées sur l'engagement extérieur, qui seront toutefois retardées. Par exemple, le lancement éventuel d'une évaluation d'impact, ainsi que l'engagement avec les communautés autochtones et locales, pourrait être repoussé, de sorte que des retards globaux sont encore possibles.
- En collaboration avec Statistique Canada, nous avons achevé la mise en œuvre initiale du [Système d'information sur le commerce et le transport](#)<sup>lxiv</sup>. Nous l'avons fait en créant le Centre canadien de données sur les transports et le [Carrefour de données et d'informations sur les transports](#)<sup>lxv</sup> en 2018. Les travaux se poursuivent dans le cadre du Carrefour et de la plateforme pour aider les intervenants et le public à obtenir un meilleur accès à des données faisant autorité afin qu'ils puissent prendre des décisions mieux informées. Les actions menées à ce jour comprennent le développement de ceci :
  - Tableau de bord du rendement du transport aérien;
  - Tableau de bord de l'indice de temps de trajet;
  - Projets de visibilité de la chaîne d'approvisionnement au Canada.
- Nous avons mis en place des exigences de la *Loi sur la modernisation des transports* en matière de rapports publics en établissant et en gérant efficacement :
  - Gouvernance des données :
    - Commencé à jeter les bases d'un catalogue de données intégré dans les pratiques de gouvernance du Ministère, avec pour objectif final de garantir une compréhension complète des ressources et des limites des données de celui-ci;
    - Début de l'établissement formel des pratiques exemplaires de l'industrie pour la gouvernance des données, y compris la séparation formelle des environnements de développement et de production;
  - Capacité :
    - Moderniser la capacité d'analyse en utilisant l'analyse dans le nuage grâce au projet de veille stratégique et d'analyse des données;
    - Améliorer la représentation des données géospatiales grâce au projet de système d'information géospatiale d'entreprise;
    - Amélioration des capacités intégrées de virtualisation et de visualisation des données de la veille stratégique en adoptant les pratiques exemplaires de l'industrie (p. ex. Power BI, Python et R);

- Efforts continus visant à transférer la collecte électronique de statistiques sur le transport aérien de ses anciens serveurs vers une plateforme virtualisée plus stable et plus fiable;
- Nous avons fait face aux pénuries de main-d'œuvre dans le secteur de l'aviation en travaillant avec l'industrie et les intervenants :
  - Améliorer la sensibilisation des femmes et des Autochtones, collecter des données et mener davantage de recherches sur les obstacles auxquels elles sont confrontées;
  - Soutenir les établissements de formation et les personnes pour favoriser la création d'emplois et s'assurer de disposer d'une main-d'œuvre pleinement compétente et diversifiée dans le secteur de l'aviation;
  - Soutenir le First Nations Technical Institute, un établissement de formation en aviation dirigé par des Autochtones, grâce à un investissement du gouvernement du Canada de 4,9 millions de dollars sur trois ans, à compter de septembre 2019;
- Élaboré une stratégie multimodale pour remédier aux pénuries de main-d'œuvre dans le secteur des transports, qui comprend :
  - Collaboration avec les autres ministères fédéraux;
  - Modernisation de la réglementation;
  - Promotion et sensibilisation du public;
  - Amélioration des données, de la recherche et de l'analyse.

## Analyse comparative entre les sexes plus

- Lorsque nous avons examiné les améliorations à apporter au cadre de la politique économique pour mieux servir les voyageurs aériens, nous avons recherché les possibilités et les différents impacts de la voie proposée sur divers groupes de voyageurs, hommes et femmes. L'une de ces possibilités consistait à chercher des moyens de réduire les coûts pour les voyageurs. La tendance à voyager est à peu près égale entre les hommes et les femmes, mais les personnes aux revenus moyens et supérieurs voyagent plus fréquemment que les personnes aux revenus inférieurs. Ainsi, la réduction des coûts et l'amélioration de l'expérience du voyageur, bien que plus utiles aux personnes à faibles revenus, contribueraient également à rendre les voyages aériens généralement plus abordables pour une plus grande partie de la population canadienne.
- Le transport aérien est relativement plus cher au Canada que dans d'autres pays développés, car le pays est très grand et a une faible densité de population. Tous les avantages découlant de la réduction des coûts tendent à profiter au voyageur, en particulier, ainsi qu'à l'économie, et à rendre le transport aérien plus largement disponible.
- Nous ne nous attendons pas que les exigences de production de rapport publique du [système d'information sur le commerce et les transports](#) et du projet de loi C-49 marginalisent ou affectent négativement les Canadiens en fonction de leur sexe ou de leur

vulnérabilité relative. Nous espérons que l'amélioration de la collecte de preuves aidera tous ceux qui dépendent du système de transport, qu'ils appartiennent à une classe ou un groupe particulier de la population canadienne. Les bénéficiaires du Fonds des corridors commerciaux nationaux sont les provinces, les territoires, les municipalités, les organisations autochtones, les entreprises des secteurs privés et public et les universités. Comme il ne s'agit pas d'individus et que le Ministère sélectionne les candidats en fonction de la mesure dans laquelle leurs projets bénéficieront au réseau de transport du Canada (qui, en fin de compte, profite à tous les Canadiens, indépendamment de leur race, de leur sexe ou de leur orientation sexuelle), nous ne recueillons pas de microdonnées sur les bénéficiaires individuels du financement des corridors commerciaux nationaux.

- Une fois que l'examen de la modernisation des ports sera terminé et que les options ou mesures potentielles seront examinées, nous y intégrerons l'ACS+ et nous encouragerons l'égalité des sexes, la diversité et l'intégration.

## Expérimentation

Nous n'avons identifié aucune initiative d'expérimentation liée aux responsabilités essentielles 3 pour 2019-2020.

## Résultats atteints – Résultat 7 : Les corridors de transport permettant d'acheminer les produits de manière fiable vers les marchés

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2017-2018	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2019-2020
7a) Les corridors de transport permettant d'acheminer les produits de manière fiable vers les marchés	Le temps de déplacement d'un point à l'autre de marchandises conteneurisées provenant de ports en Asie <sup>19</sup>	Au plus 25 jours	2020-03-31	25,3 jours	27,4 jours	25,9 jours
7b) Les corridors de transport permettant d'acheminer les produits de manière fiable	Le temps de déplacement d'un point à l'autre d'un ensemble sélectionné de marchandise, comme les	Au plus 38,5 jours	2020-03-31	38,5 jours	39 jours	39,5 jours

<sup>19</sup> Mesure du temps de transit pour un transport par navire allant de Shanghai aux ports de la Colombie-Britannique, suivi d'un transport direct par train vers Toronto.

vers les marchés	grains, du Canada vers l'Asie <sup>20</sup>					
7c) Les corridors de transport permettant d'acheminer les produits de manière fiable vers les marchés	Temps de déplacement d'un point à l'autre de conteneurs le long du corridor commercial entre les ports de la côte Ouest du Canada et Chicago, y compris le temps de passage à la frontière, mesuré comme le temps de transit par chemin de fer des ports de la Colombie-Britannique à Chicago.	Au plus 6,2 jours	2020-03-31	6,1 jours	7 jours	6,5 jours
7d) Les corridors de transport permettant d'acheminer les produits de manière fiable 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–États-Unis, y compris le temps de passage à la frontière, mesuré comme temps de transit des camions pour un voyage de Toronto à la frontière américaine de	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	3,4 heures

<sup>20</sup> Mesuré comme le temps de transit du grain pour voyager de la Saskatchewan aux ports chinois via le port de Vancouver.

	Windsor/Sarnia, y compris le temps de passage à la frontière.					
--	---	--	--	--	--	--

**Résultats atteints – Résultat 8 : Les voyageurs aériens canadiens profitent d'un choix et d'un service accru**

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2017-2018	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2019-2020
8a) Les voyageurs aériens canadiens profitent d'un choix et d'un service accru	La fréquence des vols empruntant les routes aériennes au Canada ainsi qu'entre le Canada et d'autres pays	Au moins 1 % d'augmentation	2019-12-31	S.O.	S.O.	1 369 233
8b) Les voyageurs aériens canadiens profitent d'un choix et d'un service accru	Le nombre de routes aériennes au Canada ainsi qu'entre le Canada et d'autres pays	Au moins 1 % d'augmentation	2020-12-31	S.O.	S.O.	1 227
8c) Les voyageurs aériens canadiens profitent d'un choix et d'un service accru	Nombre d'itinéraires de services aériens prévus pour les passagers au Canada (liaisons intérieures)	Augmentation de 0,2 % par rapport à la comparaison des moyennes sur 10 ans : 2010-2019 comparativement à 2009-2018  Pas de changement, c'est-à-dire cible non atteinte parce que le marché est mature.	2019-12-31	615	610	575

8d) Les voyageurs aériens canadiens profitent d'un choix et d'un service accru	Nombre d'itinéraires de services aériens prévus pour les passagers entre le Canada et les États-Unis (liaisons transfrontalières)	Augmentation de 0,2 % par rapport à la comparaison des moyennes sur 10 ans : 2010-2019 comparativement à 2009-2018 Cible dépassée. Augmentation de 0,72 % de la moyenne mobile sur 10 ans.	2019-12-31	213	223	230
8e) Les voyageurs aériens canadiens profitent d'un choix et d'un service accru	Nombre d'itinéraires de services aériens prévus pour les passagers entre le Canada et d'autres pays (liaisons internationales <sup>21</sup> )	Augmentation de 1 % par rapport à la comparaison des moyennes sur 10 ans : 20010-2019 comparativement à 2009-2018 Cible dépassée. Augmentation de 3,3 % de la moyenne mobile sur 10 ans.	2019-12-31	432	439	422 <sup>22</sup>
8f) Les voyageurs aériens canadiens profitent d'un choix et d'un service accru	Nombre de vols prévus pour les passagers au Canada (total annuel du segment des vols intérieurs)	Augmentation de 1 % par rapport à la comparaison des moyennes sur 10 ans : 2010-2019 comparativement à 2009-2018 Cible non atteinte. Chute de 0,39 % de	2019-12-31	851 927	856 927	800 029

<sup>21</sup> « Autres internationaux » comprend tous les itinéraires en provenance et à destination de pays étrangers, à l'exception des États-Unis. Cette note de pied de page s'applique aux résultats des indicateurs 8c et 8f.

<sup>22</sup> Certains vols à destination du Mexique et de Cuba opérés en 2018 ont cessé en 2019.

		la moyenne mobile sur 10 ans.				
8 g) Les voyageurs aériens canadiens profitent d'un choix et d'un service accru	Nombre de vols prévus pour les passagers entre le Canada et les États-Unis (total annuel du segment des vols transfrontaliers)	Augmentation de 0,2 % par rapport à la comparaison des moyennes sur 10 ans : 2010-2019 comparativement à 2009-2018 Cible non atteinte. Hausse de 0,04 % de la moyenne mobile sur 10 ans.	2019-12-31	387 549	400 119	394 524
8h) Les voyageurs aériens canadiens profitent d'un choix et d'un service accru	Nombre de vols prévus pour les passagers entre le Canada et d'autres pays (total annuel du segment des vols internationaux)	Augmentation de 1 % par rapport à la comparaison des moyennes sur 10 ans : 2010-2019 comparativement à 2009-2018 Cible dépassée. Augmentation de 7,39 % de la moyenne mobile sur 10 ans.	2019-12-31	162 389	172 828	174 828

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

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2017-2018	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2019-2020
9a) Transports Canada gère	Disponibilité des aéroports détenus et gérés par	100 % (certains types d'événements)	2020-03-31	S.O. Nouvel indicateur	100 %	100 %

ses actifs de façon efficace	Transports Canada	sont exclus du calcul) <sup>23</sup>				
9b) Transports Canada gère ses actifs de façon efficace	Disponibilité des ports détenus et gérés par Transports Canada	100 %  (certains types d'événements sont exclus du calcul) <sup>24</sup>	2020-03-31	S.O. Nouvel indicateur	100 %	100 %
9c) Transports Canada gère ses actifs de façon efficace	Disponibilité des traversiers détenus et gérés par Transports Canada	100 %  (certains types d'événements sont exclus du calcul) <sup>25</sup>	2020-03-31	S.O. Nouvel indicateur	100 %	100 %

### Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2019–2020	Dépenses prévues 2019–2020	Autorisations totales pouvant être utilisées 2019–2020	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2019-2020	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2019-2020
879 349 998	879 349 998	906 481 002	644 930 752	(234 419 246)

### Ressources humaines (équivalents temps plein)

Nombre d'équivalents temps plein prévus 2019-2020	Nombre d'équivalents temps plein réels 2019-2020	Écart (nombre d'équivalents temps plein réels moins nombre d'équivalents temps plein prévus) 2019-2020

<sup>23</sup> Toute fermeture/annulation planifiée nécessaire pour des raisons de maintenance afin de garantir la sécurité des opérations est exclue du calcul. En outre, toute fermeture/annulation due à des causes qui ne peuvent être anticipées et/ou qui sont hors du contrôle du service, comme des problèmes liés aux conditions météorologiques, des catastrophes naturelles ou des grèves d'employés, est exclue.

<sup>24</sup> Toute fermeture/annulation planifiée nécessaire pour des raisons de maintenance afin de garantir la sécurité des opérations est exclue du calcul. En outre, toute fermeture/annulation due à des causes qui ne peuvent être anticipées et/ou qui sont hors du contrôle du service, comme des problèmes liés aux conditions météorologiques, des catastrophes naturelles ou des grèves d'employés, est exclue.

<sup>25</sup> Toute fermeture / annulation planifiée requise pour des raisons de maintenance pour assurer la sécurité des opérations est exclue du calcul. De plus, toute fermeture / annulation due à des causes imprévisibles et / ou indépendantes de la volonté du département, telles que des problèmes météorologiques, des catastrophes naturelles ou des grèves d'employés, est exclue.

463	488	25
-----	-----	----

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](#)<sup>lxvii</sup>

## Services internes

### Description

Les services internes sont des groupes qui soutiennent des programmes ou qui sont tenus de respecter les obligations générales d'une organisation. Les Services internes désignent les activités et les ressources des 10 catégories de services distinctes qui soutiennent l'exécution des programmes au sein de l'organisation, sans égard au modèle de prestation des services internes du ministère. Les 10 catégories de services sont :

- ▶ services de gestion des acquisitions;
- ▶ services de communication;
- ▶ services de gestion des finances;
- ▶ services de gestion des ressources humaines;
- ▶ services de gestion de l'information;
- ▶ services des technologies de l'information;
- ▶ services juridiques;
- ▶ services de gestion du matériel;
- ▶ services de gestion et de surveillance;
- ▶ services de gestion des biens.

### Résultats

Pour appuyer nos programmes de services internes, la [lettre de mandat du ministre](#) ainsi que les [priorités du gouvernement](#) et de Transports Canada :

- Nous avons mis à jour la [Loi sur les transports au Canada](#) pour permettre l'administration et l'application électroniques de toute loi ou de tout règlement dont Transports Canada assure la supervision, ce qui a permis de supprimer les obstacles à la prestation de services numériques.
- Nous avons mis à jour la [Loi sur les transports au Canada](#) afin d'autoriser des exemptions, là encore aux exigences de toute loi ou de tout règlement que supervise Transports Canada, afin de permettre la promotion de l'innovation par la recherche, le développement ou les essais dans le secteur des transports.
- Nous avons préparé des propositions de modification, que nous mettrons en œuvre en 2020-2021 et dans les années à venir, axées sur la modernisation des éléments fondamentaux de notre régime, comme les autorités chargées de la conformité et de

l'application, ainsi que les autorités visant à soutenir davantage la prestation de services, la flexibilité réglementaire et une meilleure capacité de réaction.

- Nous avons lancé l'élaboration et le déploiement d'un cadre de gestion des services. Lorsque nous le mettrons en place en 2020-2021, le cadre guidera et soutiendra de bout en bout les objectifs d'amélioration et de numérisation des services internes et externes. Cela guidera également l'amélioration des rapports de rendement et aidera le Ministère à passer à des services en ligne cohérents et efficaces.
- Transports Canada a achevé la création de son Centre d'excellence sur les investissements stratégiques. Le Centre a apporté son expertise et son leadership aux composantes commerciales de projets de grande envergure, notamment en:
  - Soutenant l'évaluation approfondie de la proposition de VIA Rail concernant les trains à grande fréquence et la création d'un bureau de projet conjoint entre VIA et la Banque d'infrastructure du Canada;
  - Élaborant un cadre et une stratégie de négociation pour soutenir la vente de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien à une société sans but lucratif composée des transporteurs aériens et des aéroports du Canada;
  - Soutenant un certain nombre d'autres projets prioritaires, tels que le contournement ferroviaire de Lac-Mégantic, l'acquisition de traversiers par Marine Atlantique S.C.C. et d'autres initiatives comme le soutien au secteur aérien canadien en réponse à la COVID-19.
- Nous avons axé sur la planification et la conception d'un outil de gestion des services de recouvrement des coûts. L'outil sera lancé en 2020-2021 et permettra de suivre le temps, de calculer les remises et d'améliorer les rapports de rendement.
- En 2019-2020, la vérification interne a assuré une surveillance continue du [Plan de protection des océans](#) et la transformation de Transports Canada. En raison des priorités ministérielles, nous avons reprogrammé la vérification de la gouvernance des données et la révision de la culture organisationnelle à 2020-2021.
- Nous avons évalué le [Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire](#)<sup>lxxvii</sup> en mai 2020. Le Programme a élaboré un plan d'action de gestion complet qui devrait contribuer à améliorer sa mise en œuvre à l'avenir. En raison des priorités ministérielles et des besoins d'information, nous avons reprogrammé les évaluations liées à l'examen complet de Transports Canada, à la modernisation des frais et à l'[Initiative du corridor de commerce et de transport](#)<sup>lxxviii</sup>.
- Nous avons examiné les structures de mesure des performances de la sécurité et de la sûreté maritimes et de la sécurité ferroviaire. Les résultats contribueront à améliorer leurs structures de mesure de rendement et à les préparer aux futurs examens internes et externes.
- Le groupe des communications a soutenu les priorités clés du ministre et les programmes et initiatives du Ministère en utilisant diverses plateformes de communication pour informer et mobiliser efficacement les Canadiens. Le Ministère a fourni des informations sur diverses priorités du ministre et ministérielles, notamment les véhicules à émission zéro, le Fonds

national des corridors commerciaux, les transports aériens, ferroviaires, les baleines et le [Plan de protection des océans](#).

- Les communications ont adopté une approche numérique pour servir les Canadiens en affichant du contenu sur notre site Web, en fournissant des informations sur nos plateformes de médias sociaux (Facebook, Twitter et Instagram) et en fournissant des informations par vidéo et infographie. Grâce à un ensemble de plateformes numériques, nous avons fourni des informations aux Canadiens là où ils sont actifs.

## Expérimentation

Nous avons identifié les initiatives de services internes suivantes qui impliquent de l'expérimentation. Elles comprennent :

- L'augmentation de l'utilisation des technologies modernes dans les finances et l'administration pour améliorer la productivité, renforcer le contrôle interne, améliorer le service à la clientèle et soutenir une prise de décision efficace, notamment :
  - L'utilisation de l'analyse des données en créant une série de tableaux de bord interactifs en libre-service pour améliorer la présentation des informations financières afin d'aider les gestionnaires et le personnel à prendre de meilleures décisions, plus fondées sur les données; les mesures, indicateurs et informations clés sont générés en un clic;
  - La création d'un processus robotique d'automatisation pour certains processus financiers et le partage de l'expérience et des leçons apprises avec d'autres services intéressés.
- Pour soutenir les objectifs de la transformation, le ministère a exploré de nouvelles technologies de rupture (IA, Blockchain, Machine Learning et Robotique). En voici des exemples :
  - Achèvement des preuves de concept et des expériences sur l'utilisation de l'intelligence artificielle pour le contrôle du fret (projet pilote de ciblage du fret aérien préalable au chargement), l'automatisation des processus robotisés pour soutenir les déclarations et les transactions financières;
  - Lancement d'un projet pilote de rappel vocal de véhicules automobiles (projet pilote Rappels de véhicule Canada sur Alexa), et l'avancement du projet pilote d'identité numérique des voyageurs dignes de confiance;
  - Développement des capacités d'intelligence artificielle élargies afin de fournir des solutions basées sur des données pour que les unités opérationnelles puissent prendre des décisions fondées sur des preuves en matière de risque et de rendement.

## Analyse comparative entre les sexes plus (ACS+)

Nos services internes ont cerné un certain nombre d'initiatives et de préoccupations liées à l'ACS+ sur lesquelles ils travaillent en ce moment, qu'ils ont récemment terminés ou sur

lesquelles ils prévoient travailler dans le prochain exercice et plus tard. Parmi les exemples les plus remarquables, on peut citer :

- Appliquer les politiques et les règlements de la *Loi sur les langues officielles* et de la *Charte canadienne des droits et libertés*, qui guident tout notre travail.
- Lorsque l'on produit des graphiques et des vidéos représentant des personnes réelles, nos concepteurs et vidéastes veillent à l'équilibre entre les différents sexes (souvent dans des rôles non traditionnels) ainsi qu'entre les diverses ethnies et les Canadiens handicapés. D'autres graphiques présentent des images non sexistes.
  - Les concepteurs ont recours à cette pratique pour toutes les demandes de services créatifs. Cela inclut des visuels qui soutiennent les diverses initiatives de communication du Ministère pour une utilisation sur les médias sociaux, le Web, dans les campagnes publicitaires et plus encore, ce qui permet d'obtenir des communications ciblées, tout en incluant tous les Canadiens;
  - Nous conseillons aux programmes d'inclure les considérations liées à l'ACS+ lorsqu'ils mènent des consultations ou des enquêtes. Lorsque nous réalisons des études d'opinion publique sous contrat, nous considérons que l'ACS+ est le moment où nous développons les groupes cibles et la taille de l'échantillon pour les études de recherche.
- Nous suivons toutes les normes Web du GC pour nous assurer que notre contenu est accessible à tous et disponible dans les deux langues officielles. Cela garantit également l'accessibilité et la reconnaissance des deux langues officielles du Canada est intégrée dans nos processus.

### Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2019-2020	Dépenses prévues 2019-2020	Autorisations totales pouvant être utilisées 2019-2020	Dépenses réelles (autorisations utilisées) * 2019-2020	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2019-2020
194 374 706	194 374 706	215 011 718	216 950 535	22 575 829

### Ressources humaines (équivalents temps plein)

Nombre d'équivalents temps plein prévus 2019-2020	Nombre d'équivalents temps plein réels 2019-2020	Écart (nombre d'équivalents temps plein réels moins nombre d'équivalents temps plein)

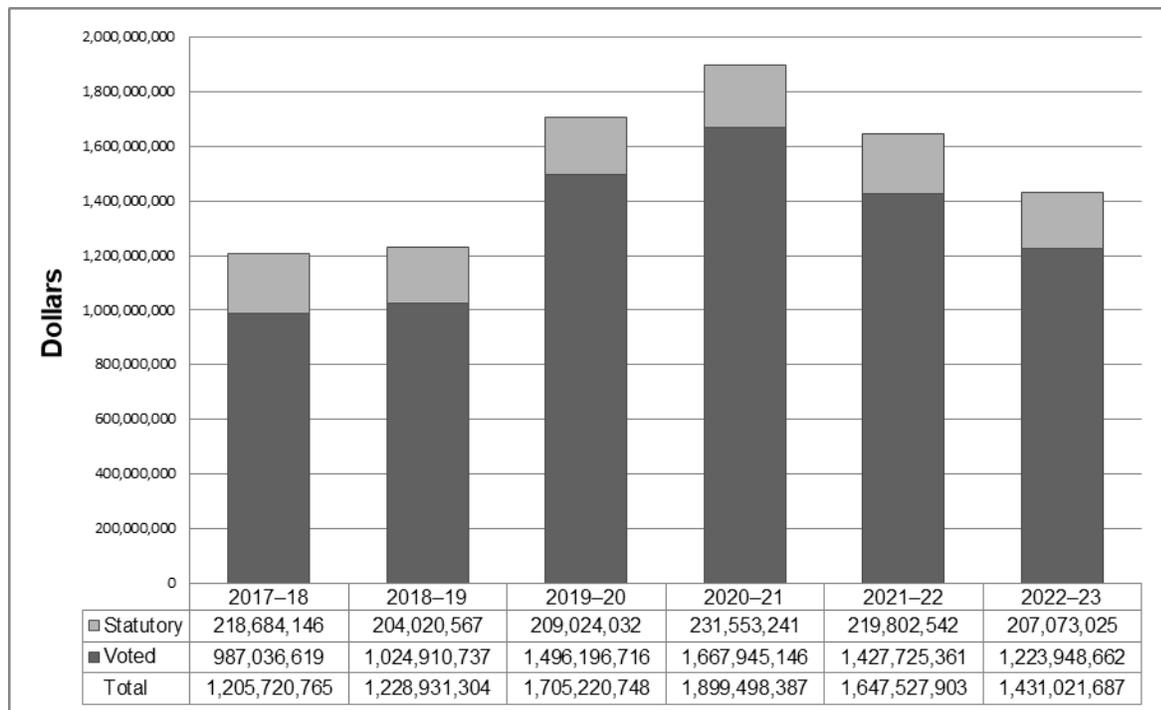
		prévus) 2019-2020
1 188	1 448	260

## Analyse des tendances en matière de dépenses et de ressources humaines

### Dépenses réelles

#### Graphique des tendances relatives aux dépenses du Ministère

Le graphique qui suit présente les dépenses prévues (votées et obligatoires) au fil du temps (de 2017-2018 à 2019-2020) et les dépenses prévues (de 2020-2021 à 2022-2023) :



Comme l'illustre le graphique des dépenses du Ministère, les dépenses réelles sont restées relativement stables entre 2017-2018 et 2018-2019. L'augmentation des dépenses réelles en 2019-2020 est principalement due au financement de S et C pour le Fonds national des corridors commerciaux (qui fait partie de l'Initiative des corridors de commerce et de transport), le Programme de transfert des actifs portuaires et les véhicules à émission zéro.

Les dépenses devraient continuer à augmenter en 2020-2021, principalement en raison de l'augmentation du financement des subventions et des contributions pour le Fonds national des

corridors commerciaux (qui fait partie de l'initiative des corridors commerciaux et de transport), du programme d'incitation pour les véhicules à émissions zéro et du paiement statutaire à la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent.

En 2021-2022 et 2022-2023, les dépenses prévues diminuent principalement en raison d'initiatives dont la demande de ressources a changé ou qui arrivent à échéance, comme le programme d'incitation pour les véhicules à émissions zéro, le plan d'action pour les sites contaminés fédéraux, le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers et le programme de protection des océans et des voies navigables.

Les niveaux de 2020-2021 et les niveaux actuels sont établis selon l'information fournie dans le Plan ministériel de 2020-2021. En tant que tels, ils n'incluent pas les autres initiatives annoncées après le budget 2019.

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

Responsabilités essentielles et services internes	Budget principal des dépenses 2019–2020	Dépenses prévues 2019–2020	Dépenses prévues 2020–2021	Dépenses prévues 2021–2022	Autorisations totales pouvant être utilisées 2019–2020	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2017–2018	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2018–2019	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2019–2020
RE 1 : Réseau de transport sécuritaire et sûr	374 213 870	374 213 870	440 999 964	433 325 596	484 807 687	S/O	422 517 722	453 703 550
RS 3 : Réseau de transport sécuritaire et sûr	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	444 241 305	S/O	S/O
RE 2 Réseau de transport écologique et innovateur	252 398 761	252 398 761	321 204 902	231 208 287	553 770 224	S/O	165 832 698	389 635 911
RS 2 Réseau de transport	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	113 335 925	S/O	S/O

respectueux de l'environnement								
RE 3 Réseau de transport efficace	879 349 998	879 349 998	927 054 699	774 071 457	906 481 002	S/O	443 958 943	644 930 752
RS 3 : Réseau de transport sécuritaire et sûr	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	455 318 523	S/O	S/O
Crédits d'exécution du Budget – autorités non attribuées	162 255 496	S/O	S/O	S/O	15 608 148	S/O	S/O	S/O
Total partiel	1 668 218 125	1 505 962 629	1 689 259 565	1 438 605 340	1 960 667 061	1 012 895 753	1 032 309 363	1 488 270 213
Services internes	194 374 706	194 374 706	210 238 822	208 922 563	215 011 718	192 825 012	196 621 941	216 950 535
Total	1 862 592 831	1 700 337 335	1 899 498 387	1 647 527 903	2 175 678 779	1 205 720 765	1 228 931 304	1 705 220 748

## Ressources humaines réelles

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

Responsabilités essentielles et Services internes	Équivalent s temps plein réels 2017-2018	Équivalent s temps plein réels 2018-2019	Équivalent s temps plein prévus 2019-2020	Équivalent s temps plein réels 2019-2020	Équivalent s temps plein prévus 2020-2021	Équivalent s temps plein prévus 2021-2022
RE 1 : Réseau de transport sécuritaire et sûr	S/O	3 371	3 134	3 479	3 603	3 587
RS 3 : Réseau de transport sécuritaire et sûr	3 242	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
RE 2 Réseau de transport écologique et innovateur	S/O	571	606	629	647	614
RS 2 Réseau de transport respectueux de l'environnement	325	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O

RE 3 Réseau de transport efficace	S/O	471	463	488	518	514
RS 3 : Réseau de transport sécuritaire et sûr	426	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
Total partiel	3 993	4 413	4 203	4 596	4 768	4 715
Services internes	1 221	1 377	1 188	1 448	1 346	1 316
Total	5 214	5 790	5 391	6 044	6 114	6 031

Le nombre réel d'ETP de Transports Canada a atteint un sommet de 6 114, en 2020-2021. À ce moment-là, les initiatives du Ministère ont atteint leur date de maturité et, avec la diminution du financement qui en découlait, le Ministère a donc réduit ses niveaux d'ETP prévus à compter de l'année qui a suivi.

Les informations sur les ETP prévus dans notre Rapport sur les résultats ministériels ont été établies à partir de données historiques et ajustées pour tenir compte des décisions gouvernementales qui font soit augmenter (p. ex. nouveaux programmes), soit diminuer le nombre d'ETP à TC (p. ex. changement de mandat ou de priorités).

La diminution entre les ETP de 2018-2019 et ceux de 2019-2020 est surtout attribuable à l'élimination progressive d'objets tels que le financement pour améliorer la sécurité des chemins de fer et le transport des marchandises dangereuses (Budget de 2016) et la sécurité des véhicules automobiles.

Le nombre réel d'ETP de 2019-2020 était plus élevé que le nombre prévu d'ETP, car les éléments de financement du Budget de 2019 de TC n'étaient pas inclus dans les plans lorsque le plan ministériel de 2019-2020 a été produit pour des initiatives telles que la sécurité et la sûreté des transports routiers et ferroviaires, offrir un meilleur service aux voyageurs aériens, etc.

### Dépenses par crédit voté

Pour obtenir des renseignements sur les dépenses votées et les dépenses législatives de Transports Canada, consulter les [Comptes publics du Canada de 2019-2020<sup>lxxix</sup>](#).

### Dépenses et activités du gouvernement du Canada

Des renseignements sur l'harmonisation des dépenses de Transports Canada avec les activités et dépenses du gouvernement du Canada sont accessibles dans l'[InfoBase du GC<sup>lxxx</sup>](#).

### États financiers et faits saillants des états financiers

#### États financiers

[Les états financiers \(non audités\)](#)<sup>lxvii</sup> de Transports Canada pour l'exercice se terminant le 31 mars 2019 se trouvent sur le site Web du Ministère.

### Faits saillants des états financiers

#### État condensé des opérations (non audité) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2020 (en dollars)

Renseignements financiers	Résultats prévus 2019-2020	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2018-2019	Écart (résultats réels de 2019-2020 moins résultats prévus de 2019-2020)	Écart (résultats réels de 2019-2020 moins résultats réels de 2018-2019)
Total des dépenses	1 861 380 319	1 877 798 728	1 405 740 298	16 418 409	472 058 430
Total des revenus	77 951 887	81 744 706	76 410 828	3 792 819	5 333 878
Coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement et les transferts	1 783 428 432	1 796 054 022	1 329 329 470	12 625 590	466 724 552

#### État condensé de la situation financière (non audité) au 31 mars 2020 (en dollars)

Renseignements financiers	2019-2020	2018-2019	Écart (2019-2020 moins 2018-2019)
Total des passifs nets	1 344 573 347	1 199 056 552	145 516 795
Total des actifs financiers nets	416 510 386	394 354 595	22 155 791
Dette nette du Ministère	928 062 961	804 701 957	123 361 004
Total des actifs non financiers	2 817 763 123	2 820 957 563	(3 194 440)
Situation financière nette du Ministère	1 889 700 162	2 016 255 606	(126 555 444)

## Renseignements supplémentaires

### Profil organisationnel

**Ministre de tutelle** : L'honorable Marc Garneau, ministre des Transports

**Administrateur général** : Michael Keenan, sous-ministre

**Portefeuille ministériel** : Transports Canada

Transports Canada fait partie du [portefeuille de Transports](#) qui comprend :

- Transports Canada;
- des organismes à régie partagée (p. ex. la [Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent](#)); et
- des sociétés d'État (p. ex. l'[Administration de pilotage des Grands Lacs](#))

Le regroupement de ces organisations en un seul portefeuille permet une prise de décision intégrée en ce qui concerne les questions de transport.

**Instrument habilitant** : [Loi sur le ministère des Transports](#)<sup>lxxxii</sup> (L.R.C. (1985), ch. T-18)

**Année d'incorporation ou de création** : 1936

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

Notre raison d'être, notre mandat et notre rôle : Qui sommes-nous et que faisons-nous est accessible sur [notre site Web](#)<sup>lxxxiii</sup>.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les responsabilités énoncées dans la lettre de mandat organisationnel du Ministère, consultez la [lettre de mandat](#)<sup>lxxxiv</sup> du ministre.

### Cadre de présentation de rapports

Le Cadre ministériel des résultats et le Répertoire des programmes officiels de Transports Canada pour 2019-2020 sont illustrés ci-dessous.

### Responsabilité essentielle 1: Réseau de transport sûr et sécuritaire

#### Résultat 1: Un réseau de transport sécuritaire

Indicateur de résultat: Taux d'accident sur une période de dix ans (aérien).

Indicateur de résultat: Taux de mortalité sur une période de dix ans (aérien).

Indicateur de résultat: Taux d'accident sur une période de dix ans (maritime).

Indicateur de résultat: Taux de mortalité sur une période de dix ans (maritime).

Indicateur de résultat: Taux d'accident sur une période de dix ans (ferroviaire).

Indicateur de résultat: Taux de mortalité sur une période de dix ans (ferroviaire).

Indicateur de résultat: Taux de collisions à signaler liés à la circulation routière au Canada.

Indicateur de résultat: Taux de blessures graves découlant des collisions à signaler liés à la circulation routière au Canada.

Indicateur de résultat: Taux de mortalité à signaler liés à la circulation routière au Canada.

Indicateur de résultat: Taux de rejet à signaler associés à des marchandises dangereuses par année.

## **Résultat 2: Un réseau de transport sûr**

Indicateur de résultat: Taux de conformité des exploitants du secteur aérien aux règlements de Transports Canada en matière de sûreté.

Indicateur de résultat: Taux de conformité des exploitants du secteur maritime aux règlements de Transports Canada en matière de sûreté.

Indicateur de résultat: Taux de refus des nouvelles demandes d'habilitation de sécurité en matière de transport.

Indicateur de résultat: Taux de suspensions des habilitations de sécurité en matière de transport.

Indicateur de résultat: Taux d'annulation des habilitations de sécurité en matière de transport.

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

Indicateur de résultat: Pourcentage des règlements de Transports Canada en matière de sécurité qui sont harmonisés avec les normes internationales en transport (aérien).

Indicateur de résultat: Pourcentage des règlements de Transports Canada en matière de sécurité qui sont harmonisés avec les normes internationales en transport (maritime).

Indicateur de résultat: Pourcentage des règlements de Transports Canada en matière de sécurité qui sont harmonisés avec les normes internationales en transport (transport des marchandises dangereuses).

Indicateur de résultat: Pourcentage des demandes de client pour obtenir des autorisations de sécurité ou de sûreté qui répondent aux normes de service de Transports Canada (aérien).

Indicateur de résultat: Pourcentage des demandes de client pour obtenir des autorisations de sécurité ou de sûreté qui répondent aux normes de service de Transports Canada (maritime).

Indicateur de résultat: Pourcentage des demandes de client pour obtenir des autorisations de sécurité qui répondent aux normes de service de Transports Canada (transport des marchandises dangereuses).

Indicateur de résultat: Pourcentage des nouvelles règles d'exploitation et de sécurité d'équipement de la sécurité ferroviaire au Canada qui sont alignées aux règles d'exploitation et d'équipement de la sécurité ferroviaire des États-Unis.

Indicateur de résultat: Pourcentage des règlements de sécurité de Transports Canada qui sont alignés avec les normes internationales de transport (aérien).

Indicateur de résultat: Pourcentage des règlements de sécurité de Transports Canada qui sont alignés avec les normes internationales de transport (maritime).

*Répertoire des programmes sous la Responsabilité essentielle 1*

- Cadre réglementaire de la sécurité aérienne
- Surveillance de la sécurité aérienne
- Certification de la sécurité aérienne
- Cadre réglementaire de la sûreté aérienne
- Surveillance de la sûreté aérienne
- Services des aéronefs
- Cadre réglementaire de la sécurité maritime
- Surveillance de la sécurité maritime
- Certification de la sécurité maritime
- Cadre réglementaire de la sûreté maritime
- Surveillance de la sûreté maritime
- Programme de protection de la navigation
- Cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire
- Surveillance de la sécurité ferroviaire
- Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire
- Cadre réglementaire de la sécurité des véhicules automobiles
- Surveillance de la sécurité des véhicules automobiles
- Cadre réglementaire de la sûreté intermodale du transport terrestre
- Surveillance de la sûreté intermodale du transport terrestre
- Cadre réglementaire pour le transport des marchandises dangereuses
- Surveillance du transport des marchandises dangereuses
- Soutien technique du transport des marchandises dangereuses
- Services de la sécurité et la sûreté multimodales
- Certification de filtrage de sécurité
- Gestion des urgences

**Responsabilité essentielle 2: Réseau de transport écologique et novateur**

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

Indicateur de résultat: L'intensité des émissions de gaz à effet de serre des transporteurs aériens commerciaux canadiens

Indicateur de résultat: L'intensité des émissions de gaz à effet de serre pour le transport maritime intérieur.

Indicateur de résultat: L'intensité des émissions de gaz à effet de serre pour le transport ferroviaire de marchandises.

**Résultat 5: Les milieux océanique et marin du Canada sont protégés des répercussions du transport maritime**

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

**Résultat 6: Un réseau de transport qui appuie l'innovation**

Indicateur de résultat: Nombre de nouveaux produits aéronautiques certifiés.

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

#### *Répertoire des programmes sous la Responsabilité essentielle 2*

- Changement climatique et qualité de l'air
- Protéger les océans et les voies navigables
- Gérance environnementale des transports
- Innovation dans le secteur des transports
- Partenariats avec les Autochtones et mobilisation

### **Responsabilité essentielle 3: Réseau de transport efficace**

#### **Résultat 7: Les corridors de transport permettant d'expédier les produits de façon efficace vers les marchés**

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

Indicateur de résultat: Le temps de déplacement d'un point à l'autre d'un ensemble sélectionné de marchandises, comme le grain, du Canada vers l'Asie.

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

Indicateur de résultat: Temps de transit des camions d'un point à l'autre, côté Canada, du fret général le long du corridor commercial Toronto-États-Unis, y compris le temps de passage à la frontière

#### **Résultat 8: Les voyageurs aériens canadiens profitent d'un choix et d'un service accru**

Indicateur de résultat: Fréquence des vols sur les routes des services aériens au Canada et entre le Canada et d'autres pays

Indicateur de résultat: Nombre de routes des services aériens au Canada et entre le Canada et d'autres pays

#### **Résultat 9: Transports Canada gère ses actifs de façon efficace**

Indicateur de résultat: Disponibilité des aéroports appartenant et gérés par Transports Canada

Indicateur de résultat: Disponibilité des ports appartenant et gérés par Transports Canada

Indicateur de résultat: Disponibilité des traversiers appartenant et gérés par Transports Canada

#### *Répertoire des programmes sous la Responsabilité essentielle 3*

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

### Renseignements connexes sur le Répertoire des programmes

L'information sur les finances, les ressources humaines et le rendement pour le Répertoire des programmes de Transports Canada est accessible dans [l'InfoBase du GC<sup>lxxxv</sup>](#).

### Tableaux de renseignements supplémentaires

Les tableaux de renseignements supplémentaires ci-dessous sont accessibles sur le [site Web de Transports Canada<sup>lxxxvi</sup>](#) :

- Stratégie ministérielle de développement durable
- Renseignements sur les programmes de paiements de transfert au montant de cinq millions de dollars ou plus
- Analyse comparative entre les sexes plus
- Initiatives horizontales - Plan de protection des océans
- Rapport de situation sur les projets transformationnels et majeurs de l'État
- Financement initial pluriannuel

### Dépenses fiscales fédérales

Il est possible de recourir au régime fiscal pour atteindre des objectifs de la politique publique en appliquant des mesures spéciales, comme de faibles taux d'impôt, des exemptions, des déductions, des reports et des crédits. Le ministère des Finances Canada publie chaque année des estimations et des projections du coût de ces mesures dans le [Rapport sur les dépenses fiscales fédérales<sup>lxxxvii</sup>](#). Ce rapport donne aussi des renseignements généraux détaillés sur les dépenses fiscales, y compris les descriptions, les objectifs, les renseignements historiques et les renvois aux programmes des dépenses fédérales connexes. Les mesures fiscales présentées dans ce rapport relèvent du ministre des Finances.

### Coordonnées de l'organisation

Transports Canada vous invite à soumettre vos commentaires sur le présent rapport.

Courriel : [Questions@tc.gc.ca](mailto:Questions@tc.gc.ca)

Téléphone : 613-990-2309

Numéro sans frais : 1-866-995-9737

Téléimprimeur (ATS) : 1-888-675-6863

Télécopieur : 613-954-4731

Adresse postale :

Transports Canada (ADI)

330, rue Sparks

Ottawa (Ontario)

K1A 0N5

## **Annexe : définitions**

### **crédit** (appropriation)

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

### **dépenses budgétaires** (budgetary expenditures)

Dépenses de fonctionnement et en capital; paiements de transfert à d'autres ordres de gouvernement, à des 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)

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

### **priorité ministérielle** (departmental priority)

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

### **résultat ministériel** (departmental result)

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

### **Indicateur de résultat ministériel** (departmental result indicator)

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

### **cadre ministériel des résultats** (departmental results framework)

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

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

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

### **expérimentation** (experimentation)

La tenue d'activités visant à étudier, à mettre à l'essai et à comparer les effets et les répercussions de politiques et d'interventions afin d'étayer la prise de décisions fondée sur des éléments probants, et à améliorer les résultats pour les Canadiens en apprenant ce qui fonctionne, pour qui et dans quelles circonstances. L'expérimentation est liée à l'innovation

(l'essai de nouvelles approches), mais en est différente, car elle comporte une comparaison rigoureuse des résultats. À titre d'exemple, le fait d'utiliser un nouveau site Web pour communiquer avec les Canadiens peut être un cas d'innovation; le fait de conduire des essais systématiques du nouveau site Web par rapport aux outils existants de sensibilisation ou un ancien site Web pour voir celui qui permet une mobilisation plus efficace est une expérimentation.

**équivalent temps plein** (full-time equivalent)

Mesure utilisée pour représenter une année-personne complète d'un employé dans le budget ministériel. Pour un poste donné, le nombre d'équivalents temps plein représente le rapport entre le nombre d'heures travaillées par une personne, divisé par le nombre d'heures normales prévues dans sa convention collective.

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

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

**priorités pangouvernementales** (government-wide priorities)

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

**initiative horizontale** (horizontal initiative)

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

**dépenses non budgétaires** (non-budgetary expenditures)

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

**rendement** (performance)

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

**indicateur de rendement** (performance indicator)

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

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

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

**plan (plan)**

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

**dépenses prévues (planned spending)**

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

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

**programme (program)**

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

**répertoire des programmes (program Inventory)**

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

**résultat (result)**

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

**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'une organisation, un programme ou une initiative prévoit atteindre dans un délai précis. Une cible peut être quantitative ou qualitative.

**dépenses votées (voted expenditures)**

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

## Notes en fin d'ouvrage

- <sup>i</sup> Rapports sur les résultats ministériels de Transports Canada, <https://tc.canada.ca/fr/rapports-resultats-ministeriels-rrm-archives>
- <sup>ii</sup> Transports 2030 – Un plan stratégique pour l'avenir des transports au Canada <https://tc.canada.ca/fr/initiatives/transports-2030-plan-strategique-avenir-transports-canada>
- <sup>iii</sup> Fonds national des corridors commerciaux, <https://tc.canada.ca/fr/programmes/programmes-financement/fonds-national-corridors-commerciaux>
- <sup>iv</sup> *Règlement sur la protection des passagers aériens*, <https://laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2019-150/index.html>
- <sup>vv</sup> *Loi visant à faire du Canada un pays exempt d'obstacles*, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/A-0.6/>
- <sup>vi</sup> *Loi sur les transports au Canada* <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-10.4/page-39.html>
- <sup>vii</sup> Organisation de l'aviation civile internationale, <https://www.icao.int/Pages/default.aspx>
- <sup>viii</sup> *Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées*, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2019-244/index.html>
- <sup>ix</sup> Ocean-Wise Conservation Association, <https://ocean.org/>
- <sup>x</sup> Plan de protection des océans, [https://www.canada.ca/fr/transports-canada/nouvelles/2017/10/plan\\_de\\_protectiondesoceans.html](https://www.canada.ca/fr/transports-canada/nouvelles/2017/10/plan_de_protectiondesoceans.html)
- <sup>xi</sup> *Loi sur les bâtiments abandonnés ou occasionnant un danger et les épaves*, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/VV-12.3/index.html>
- <sup>xii</sup> *Loi sur le pilotage*, [https://www.canada.ca/fr/transports-canada/nouvelles/2017/05/examen\\_de\\_la\\_loisurlepilotage.html](https://www.canada.ca/fr/transports-canada/nouvelles/2017/05/examen_de_la_loisurlepilotage.html)
- <sup>xiii</sup> Cadre stratégique pour l'Arctique et le Nord, <https://www.rcaanc-cirnac.gc.ca/fra/1562782976772/1562783551358>
- <sup>xiv</sup> *Loi sur la sécurité automobile*, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/m-10.01/>
- <sup>xv</sup> Projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain, <https://www.canada.ca/fr/campagne/trans-mountain.html>
- <sup>xvi</sup> Rapport de réexamen du projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain, <https://www.cer-rec.gc.ca/fr/demandes-audiences/voir-demandes-projets/agrandissement-reseau-trans-mountain/rapport-reexamen-projet-dagrandissement-reseau-trans-mountain.html>
- <sup>xvii</sup> Partie IX du *Règlement de l'aviation canadien*, <https://lois-laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-96-433/TexteComplet.html>
- <sup>xviii</sup> Initiative pour des navires silencieux, <https://www2.tc.gc.ca/fr/programmes-politiques/programmes/initiative-navires-silencieux.html>
- <sup>xix</sup> *Loi sur les frais de service*, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/S-8.4/>
- <sup>xx</sup> Federal Aviation Administration, <https://www.faa.gov/>
- <sup>xxi</sup> 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>
- <sup>xxii</sup> *Règlement de l'Office des transports du Canada*, <https://otc-cta.gc.ca/fra/lois-et-reglements-accueil>
- <sup>xxiii</sup> *Règlement de l'aviation canadien*, <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/lois-reglements/liste-reglements/reglement-aviation-canadien-dors-96-433>
- <sup>xxiv</sup> *Loi sur les transports au Canada* <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-10.4/>
- <sup>xxv</sup> Lettre de mandat du ministre, <https://pm.gc.ca/fr/lettres-de-mandat/2019/12/13/lettre-de-mandat-du-ministre-des-transports>
- <sup>xxvi</sup> Priorités du gouvernement, <https://www.canada.ca/fr/gouvernement/systeme/priorites.html>
- <sup>xxvii</sup> *Loi sur l'investissement Canada*, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/i-21.8/>
- <sup>xxviii</sup> *Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses*, <https://laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2019-113/page-1.html>
- <sup>xxix</sup> *Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses*, <https://laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2019-113/page-1.html>
- <sup>xxx</sup> *Lois sur les eaux navigables canadiennes*, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/N-22/page-11.html>
- <sup>xxxi</sup> Arrêté visant les ouvrages majeurs, <http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2019/2019-09-04/html/sor-dors320-fra.html>
- <sup>xxxii</sup> Identité numérique des voyageurs dignes de confiance, <https://ktdi.org/>

- xxxiii Partie IX du *Règlement de l'aviation canadien*, <https://lois-laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-96-433/TexteComplet.html>
- xxxiv Pêches et Océans Canada, <https://www.dfo-mpo.gc.ca/index-fra.htm>
- xxxv Gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, <https://www.gov.nt.ca/>
- xxxvi Rapport du comité d'Examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, [https://www.tc.canada.ca/sites/default/files/migrated/ameliorer\\_securite\\_ferroviaire\\_canada\\_batir\\_ensemble\\_collectivites\\_securitaires.pdf](https://www.tc.canada.ca/sites/default/files/migrated/ameliorer_securite_ferroviaire_canada_batir_ensemble_collectivites_securitaires.pdf)
- xxxvii *Règlement sur les enregistreurs audio et vidéo de locomotive* publié dans la partie I de la *Gazette du Canada*, <http://gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2019/2019-05-25/html/reg5-fra.html>
- xxxviii Association des chemins de fer du Canada, <https://www.railcan.ca/fr>
- xxxix *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2001-286/>
- xl Intervention d'urgence au Canada lors d'incidents avec des liquides inflammables dans le secteur des transports, [http://rail.capp.ca/fr/story\\_html5.html?lms=1](http://rail.capp.ca/fr/story_html5.html?lms=1)
- xli Projet de loi de modernisation de la réglementation publié en 2019, <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/C-10.4/>
- xlii Rapport du groupe de travail sur la sécurité des autobus scolaires, [http://publications.gc.ca/collections/collection\\_2020/tc/T22-243-2020-fra.pdf](http://publications.gc.ca/collections/collection_2020/tc/T22-243-2020-fra.pdf)
- xliiii *Règlement modifiant le Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire*, <http://gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2019/2019-06-12/html/sor-dors165-fra.html>
- xliv *Alcohol and Drug Crash Problem in Canada*, [https://ccmta.ca/images/publications/pdf/2015\\_Alcohol\\_and\\_Drug\\_Crash\\_Problem\\_Report.FINAL\\_EN.pdf](https://ccmta.ca/images/publications/pdf/2015_Alcohol_and_Drug_Crash_Problem_Report.FINAL_EN.pdf)
- xlv Programme amélioré de paiements de transfert de la sécurité routière, <https://tc.canada.ca/fr/programmes/programmes-financement/programme-ameliore-paiements-transfert-securite-routiere>
- xlvi Directives sur la cybersécurité des véhicules au Canada, [https://www2.tc.gc.ca/documents/cyber\\_guidance\\_fr.pdf](https://www2.tc.gc.ca/documents/cyber_guidance_fr.pdf)
- xlvii *Cadre de sécurité du Canada pour les véhicules automatisés et connectés*, [https://tc.canada.ca/sites/default/files/migrated/tc\\_safety\\_framework\\_for\\_acv\\_fr\\_s.pdf](https://tc.canada.ca/sites/default/files/migrated/tc_safety_framework_for_acv_fr_s.pdf)
- xlviii Nunavut Fisheries and Marine Training Consortium, <https://nfmct.ca/>
- lix Nova Scotia Community College, <https://www.nsc.ca/>
- i British Columbia Institute of Technology, <https://www.bcit.ca/>
- ii Camosun College, <http://camosun.ca/>
- iii Infobase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- liiii Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada, <https://www.canada.ca/fr/rerelations-couronne-autochtones-affaires-nord.html>
- liiv Fonds national des corridors commerciaux, appels de proposition du Nord, <https://www.canada.ca/fr/transports-canada/nouvelles/2019/06/fonds-national-des-corridors-commerciaux.html>
- liv Fonds national des corridors commerciaux, <https://www.canada.ca/fr/transports-canada/nouvelles/2019/06/fonds-national-des-corridors-commerciaux.html>
- lvi Programme d'incitation pour les véhicules à émissions zéro (iVZE), <https://www.tc.gc.ca/en/services/road/innovative-technologies/zero-emission-vehicles.html>
- lvii Liste des véhicules admissibles, <https://tc.canada.ca/fr/transport-routier/technologies-novatrices/vehicules-zero-emission/liste-vehicules-admissibles-programme-ivze>
- lviii Alliance internationale pour les véhicules à émissions zéro, <http://www.zevalliance.org/>
- lix *Programme d'élimination des épaves et des navires abandonnés dans des ports pour petits bateaux* <https://www.dfo-mpo.gc.ca/sch-ppb/vessels-bateaux/index-fra.html>
- lx Programme de bateaux abandonnés, <https://www.tc.gc.ca/fr/programmes-politiques/programmes/programme-bateaux-abandonnes.html>
- lxi Liste des projets approuvés, <https://www.tc.gc.ca/fr/programmes-politiques/programmes/programme-bateaux-abandonnes-projets-approuves.html>
- lxii Organisation maritime internationale, <http://www.imo.org/en/Pages/Default.aspx>
- lxiii Plan d'action sur les déchets plastiques marins provenant des navires, <https://www.imo.org/fr/MediaCentre/HotTopics/Pages/marinelitter-default.aspx>

- lxiv Programme national de surveillance aérienne, <https://tc.canada.ca/fr/programme-national-surveillance-aerienne-protger-nos-eaux>
- lxv Règlement sur l'eau de ballast, <http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2019/2019-06-08/html/reg4-fra.html>
- lxvi Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, [https://www.imo.org/fr/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Control-and-Management-of-Ships'-Ballast-Water-and-Sediments-\(BWM\).aspx](https://www.imo.org/fr/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Control-and-Management-of-Ships'-Ballast-Water-and-Sediments-(BWM).aspx)
- lxvii Améliorer la sécurité routière des piétons et des cyclistes, <https://www.ic.gc.ca/eic/site/101.nsf/fra/00045.html>
- lxviii Infobase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- lxix *Règlement sur la protection des passagers aériens*, <https://laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2019-150/index.html>
- lxx *Loi sur la commercialisation des services de contrôle de sûreté*, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/S-7.2/>
- lxxi *Administration canadienne de la sécurité du transport aérien*, <https://www.catsa-acsta.gc.ca/fr>
- lxxii NAV CANADA, <https://www.navcanada.ca/FR/Pages/default.aspx>
- lxxiii *Loi sur la modernisation des transports*, [https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/loisAnnuelles/2018\\_10/index.html](https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/loisAnnuelles/2018_10/index.html)
- lxxiv Système d'information sur le commerce et le transport, <https://www144.statcan.gc.ca/tdih-cdit/about-aperçu-fra.htm>
- lxxv Carrefour de données et d'informations sur les transports, <https://www144.statcan.gc.ca/tdih-cdit/index-fra.htm>
- lxxvi Infobase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- lxxvii Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire, <https://www.tc.gc.ca/fr/programmes-politiques/programmes/programme-amelioration-securite-ferroviaire.html>
- lxxviii Initiative sur les corridors de commerce et de transport, [https://www.canada.ca/fr/transports-canada/nouvelles/2017/06/initiative\\_des\\_corridorsdecommerceetdetransporticct.html](https://www.canada.ca/fr/transports-canada/nouvelles/2017/06/initiative_des_corridorsdecommerceetdetransporticct.html)
- lxxix Comptes publics du Canada, <http://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/recgen/cpc-pac/index-fra.html>
- lxxx L'InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#>
- lxxxi Rapports financiers de Transports Canada, <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/transparence/gestion-rapports-ministeriels/rapports-financiers-transports-canada>
- lxxxii Loi sur le ministère des Transports, <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/T-18/>
- lxxxiii Au sujet de Transports Canada – Information ministérielle, <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/sujet-transports-canada-information-ministerielle>
- lxxxiv Lettre de mandat du ministre des Transports, <https://pm.gc.ca/fr/lettres-de-mandat/2019/12/13/lettre-de-mandat-du-ministre-des-transports>
- lxxxv InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html>
- lxxxvi Rapports sur les résultats ministériels (RRM), <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/transparence/gestion-rapports-ministeriels/rapports-resultats-ministeriels-rrm>
- lxxxvii Rapport sur les dépenses fiscales fédérales, <https://www.canada.ca/fr/ministere-finances/services/publications/depenses-fiscales.html>