

Minister of Transport



Ministre des Transports

Ottawa, Canada K1A 0N5

OCT 18 2017

Greffier de la Chambre des communes / Clerk of the House of Commons
Chambre des communes / House of Commons
Ottawa, Ontario

Monsieur Charles Robert,

Veillez trouver ci-joint aux fins de dépôt à la Chambre des communes, en vertu de l'article 109 du *Règlement de la Chambre des communes*, et aux fins de renvoi au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités deux copies, dans les deux langues officielles, de la réponse du gouvernement du Canada au 14^e Rapport du comité intitulé « *La sécurité aérienne au Canada* ».

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Mr. Charles Robert,

Enclosed for tabling in the House of Commons, pursuant to Standing Order 109, and for referral to the Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities, are two copies, in both official languages, of the Government of Canada's response to the 14th Report, entitled: "*Aviation Safety in Canada*".

Sincerely,

A handwritten signature in blue ink that reads "Marc Garneau".

L'honorable / The Honourable Marc Garneau,
C.P., député / P.C., M.P.
Ministre des Transports / Minister of Transport

P.j. / Enclosures

Canada 

Minister of Transport



Ministre des Transports

Ottawa, Canada K1A 0N5

OCT 18 2017

L'honorable Judy Sgro
Présidente
Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités
Chambre des communes
Ottawa ON K1A 0A6

Chère collègue,

Conformément à l'article 109 du *Règlement de la Chambre des communes*, je suis heureux de vous fournir la réponse du gouvernement du Canada au 14e rapport du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, intitulé « La sécurité aérienne au Canada », qui a été présenté à la Chambre des communes le 20 juin 2017.

Je tiens à remercier les membres du Comité permanent du temps qu'ils ont consacré à l'étude de la sécurité aérienne au Canada et à la formulation de recommandations sur la façon de renforcer continuellement la sécurité aérienne au Canada.

Comme les membres du Comité permanent l'ont fait remarquer dans leur rapport, le Canada a un excellent rendement en matière de sécurité. L'industrie de l'aviation est diversifiée et continue de croître tant au point de vue du rythme et que de la complexité, propulsée par la mondialisation, les progrès technologiques, les progrès en matière de réglementation et les changements démographiques. La portée de l'industrie que Transports Canada (TC) réglemente est immense. TC travaille à promouvoir la sûreté et la sécurité du public et du système de transport aérien national grâce à son cadre de réglementation et à ses activités de surveillance robustes. Le cadre de réglementation établit des règlements de sécurité pour l'industrie de l'aviation. Il élabore des politiques, des lignes directrices et des normes. Le régime de surveillance resserrée utilise des approches fondées sur les risques pour s'assurer que l'industrie respecte le cadre et utilise une gamme d'outils pour vérifier la conformité et appliquer les règlements.

Le Canada a l'un des systèmes de transport aérien les plus sûrs au monde. Mon ministère est fier de ce dossier de sécurité; il cherche toutefois toujours à s'améliorer. La sécurité aérienne est d'une importance primordiale pour TC. À cette fin, le Ministère prend des mesures pour se transformer afin de répondre aux changements rapides qui surviennent dans le secteur des transports afin de promouvoir la sécurité aérienne. TC peut continuer à miser sur son solide dossier de sécurité aérienne et son rendement, maintenant et à l'avenir.

../2

Canada

Encore une fois, je tiens à remercier les membres du Comité permanent pour leur temps et leur dévouement. Nous sommes tous d'accord pour dire qu'un réseau de transport sécuritaire et sûr est nécessaire pour assurer le transport efficace et efficient des personnes. Il s'agit d'un outil habilitant essentiel à l'économie canadienne. Je suis déterminé à continuer de renforcer la sécurité aérienne en collaboration avec nos partenaires, les intervenants et le public canadien.

Veuillez agréer, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



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

Ministre des Transports

Pièce-jointe

LISTE DES RECOMMANDATIONS ET RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Numéro	Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
A. ENJEUX LIÉS AU PERSONNEL		
1.	Que TC utilise le projet de règlement sur la gestion de la fatigue, basée sur des preuves scientifiques et avec la préoccupation de la sécurité avant tout, pour solliciter des commentaires et des avis tout en poursuivant ses consultations auprès des intervenants afin de trouver des façons de tenir compte des conditions d'exploitation particulière de certaines régions.	Le gouvernement est d'accord avec cette recommandation; les travaux sur la question sont en cours. TC travaille actuellement à la mise en œuvre du processus réglementaire et apportera des changements pour renforcer la sécurité aérienne en appliquant des principes scientifiques à la gestion de la fatigue des membres de l'équipage de vol. Le règlement proposé, qui a été publié en juillet 2017, offre d'autres moyens de conformité (Système de gestion des risques liés à la fatigue) qui permettent aux exploitants de composer avec la question de la fatigue généralement tout en tenant compte aussi des facteurs régionaux et des facteurs propres à chacun des exploitants. TC continuera de mobiliser + les principaux intervenants et veillera à ce qu'un dialogue ouvert ait lieu durant l'ensemble de ce processus.
2.	Que TC revoie l'Arrêté d'urgence no 5 visant les occupants du poste de pilotage en consultation avec les parties concernées afin de s'assurer qu'il atteint ses objectifs.	Le gouvernement est d'accord avec cette recommandation. TC a entrepris un examen et une analyse détaillés de l'Arrêté d'urgence no 5 et tient des consultations approfondies avec des groupes d'intervenants et des partenaires internationaux. En juin 2017, à la suite de cette analyse, on a déterminé que l'arrêté d'urgence no 5 n'était plus nécessaire.
3.	Que le gouvernement fédéral revise le rapport actuel de 50:1 passagers par agent de bord en consultant les intervenants et les experts sur la question	Le gouvernement n'est pas d'accord avec la recommandation du Comité de réviser le ratio actuel de 50:1 passagers par agent de bord. Les ratios d'agents de bord actuels de 1:40 passagers ou de 1:50 sièges passagers constituent des normes internationales bien établies. Aucun partenaire international du secteur de l'aviation n'a soulevé de préoccupation en ce qui a trait à

	<p>et tout en mettant la sécurité de tous les Canadiens en tête de liste des priorités.</p>	<p>la sécurité ni élaboré de proposition pour examiner ou modifier le ratio actuel d'agent de bord par passagers.</p> <p>Au cours des dernières années, des consultations approfondies sur la question ont eu lieu avec des représentants de l'industrie et avec d'autres intervenants, afin de faire en sorte que les rapports actuels respectent les normes de sécurité. TC a réalisé une évaluation détaillée des risques et a déterminé que le ratio de 1:50 sièges passagers permet d'offrir un niveau de sécurité adéquat. En 2015, des mesures d'atténuation des risques ont été adoptées dans le cadre de la modification du <i>Règlement de l'aviation canadien (RAC)</i>.</p> <p>Aux termes du paragraphe 705.201 (2) du RAC, le nombre minimal d'agents de bord exigé à chaque pont d'un avion est déterminé selon l'un ou l'autre des rapports ci-après, lequel rapport est choisi par l'exploitant aérien à l'égard du modèle de cet avion :</p> <p>a) un agent de bord par tranche de 40 passagers ou fraction de celle-ci;</p> <p>b) un agent de bord par tranche de 50 sièges passagers ou fraction de celle-ci.</p> <p>Les modifications apportées à la réglementation en 2015 autorisent les compagnies aériennes à choisir un ratio d'un agent de bord de 1:40 passagers ou 1 :50 sièges passagers. De plus, ces modifications visaient à introduire des améliorations en matière de sécurité, comme de nouvelles exigences relatives aux procédures de sécurité pour les passagers et la cabine, de nouvelles exigences relatives aux exposés donnés aux membres d'équipage, et de nouvelles exigences relatives à la désignation et à la formation des chefs de cabines.</p>
4.	<p>Que le ministre des Transports étudie les pratiques exemplaires relatives à la formation au pilotage en ayant le souci de parvenir à un</p>	<p>Le gouvernement est d'accord avec cette recommandation. Il examine constamment ses procédures pour trouver la façon la plus efficace et sécuritaire d'offrir de la formation.</p> <p>TC entreprend actuellement un examen détaillé de ses</p>

	<p>juste équilibre entre la formation en vol et la formation et l'attestation des pilotes sur simulateur de vol. Que, dans le cadre de cette étude, le ministre tienne compte des progrès technologiques les plus récents et qu'il consulte les associations de l'industrie et des pilotes.</p>	<p>programmes de vol et des dernières avancées technologiques en matière de formation en vol. Le modèle de formation pour les pilotes de l'industrie approuvé par l'organisme de formation agréé établira le juste équilibre entre les méthodes de formation traditionnelles et les méthodes modernes, afin de permettre aux pilotes d'atteindre leurs objectifs de formation. De surcroît, TC continuera de consulter les organisations appropriées pour en ce qui a trait à son programme de formation des pilotes.</p> <p>La formation sur simulateur est reconnue à l'échelle internationale. Elle permet aux pilotes de réagir à des situations qui ne peuvent pas être simulées en toute sécurité dans un aéronef (par exemple, perte de contrôle ou perte-moteur au décollage). En fait, la licence de pilote en équipage multiple établie au Canada en 2006, conformément aux directives de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et aux pratiques semblables en Europe et en Asie, permet aux pilotes de passer directement de la formation sur simulateur à un poste de copilote à bord d'un véritable aéronef.</p>
5.	<p>Que TC revoie sa décision de permettre aux pilotes de TC et du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) de renouveler leur attestation de compétence en utilisant seulement un simulateur de vol.</p>	<p>Le gouvernement est d'accord en principe avec cette recommandation. TC examine constamment les exigences en matière de formation des inspecteurs.</p> <p>La formation sur simulateur est une façon sûre et efficace pour les pilotes de se pratiquer. Les avancées technologiques ont permis d'améliorer grandement la qualité de simulations. Les simulateurs d'aujourd'hui sont des dispositifs de formation très sophistiqués et ont un niveau élevé de complexité et de réalisme. Les simulateurs jouent un rôle important dans la formation de base des pilotes. Ils permettent de simuler des conditions particulières telles que des conditions de vol normales et anormales et conditions météorologiques, sans mettre en danger la sécurité des personnes ou de la propriété. La formation de base sur simulateur est nécessaire, car elle permet aux pilotes d'apprendre des techniques avant d'effectuer des vols réels. De plus, les simulateurs sont avantageux d'un point de vue financier car ils permettent de réaliser des économies en ce qui a trait à l'équipage, au carburant, et à l'entretien de l'aéronef, et permettent de réduire les répercussions environnementales.</p>

B. SURVEILLANCE ET MISE EN APPLICATION DE LA LOI

6.	Que la mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité (SGS) soit obligatoire pour tous les exploitants commerciaux, y compris ceux du secteur du taxi aérien.	Le gouvernement est en partie d'accord avec cette recommandation. TC examine actuellement la meilleure manière de mettre en œuvre le SGS dans d'autres secteurs. Ils tenteront de déterminer s'il est possible de mettre en œuvre le SGS dans d'autres secteurs et, le cas échéant, de quelle manière et à quel moment le faire. Par la suite, ils seront en mesure de discuter des options possibles avec les représentants de l'industrie. L'examen devrait être terminé en 2018. L'objectif de TC est de s'assurer que les concepts et les principes du SGS favorisent la sécurité et que l'approche employée est la plus efficace et la plus efficiente.
7.	Que TC : a) établisse des cibles permettant d'accroître les inspections de sécurité des sites par rapport aux vérifications du SGS.	<p>Le gouvernement est d'accord avec la recommandation 7a). En 2016, TC a lancé un projet de mise à jour de la surveillance et de l'évaluation des programmes. Ce projet visait à cerner les occasions d'améliorer la prestation du programme de surveillance. Il a permis à TC de trouver des façons de faire le poids entre les vérifications visant à déterminer si une entreprise dispose de systèmes pour promouvoir la conformité et les vérifications visant à déterminer si ces systèmes fonctionnent au moyen d'inspections ponctuelles. TC reconnaît l'importance de recourir à la fois aux inspections relatives aux systèmes et aux vérifications ponctuelles de la conformité. Le ministère a mis en œuvre ces changements dans le Plan national de surveillance 2017-2018.</p> <p>Toutes les activités d'inspection, y compris les inspections des entreprises visées par le SGS, comprennent des inspections sur place. La surveillance comporte deux fonctions complémentaires – les inspections (prévues ou réactives) et la certification (personnes, produits et organisations). TC effectue des milliers d'inspections prévues et réactives pour promouvoir la conformité des personnes à tous les règlements applicables. Lorsque des problèmes sont identifiés, TC peut prendre et prend des mesures d'application au besoin pour régler les cas de non-conformité et promouvoir la sécurité aérienne. La certification (personnes, produits et organisations) favorise la conformité et renforce la sécurité aérienne. Par</p>

		<p>exemple, chaque année, TC procède à des milliers d'évaluations médicales et investit des ressources importantes pour la mise à jour des conditions d'exploitation de tous les transporteurs aériens commerciaux et la certification des nouveaux appareils de pointe.</p> <p>Nombre d'activités d'inspection et de certification de 2014 à aujourd'hui :</p> <table border="1" data-bbox="690 562 1450 982"> <thead> <tr> <th></th> <th>2014-2015</th> <th>2015-2016</th> <th>2016-2017</th> <th>2017-2018**</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Inspections</td> <td>8 229</td> <td>7 695</td> <td>7 473</td> <td>7 671</td> </tr> <tr> <td>Certification</td> <td>Aucune donnée disponible*</td> <td>Aucune donnée disponible*</td> <td>118 226</td> <td>122 985</td> </tr> <tr> <td>Activités totales</td> <td>Aucune donnée disponible*</td> <td>Aucune donnée disponible*</td> <td>125 699</td> <td>130 656</td> </tr> </tbody> </table> <p>* Le suivi systématique des activités de certification n'a commencé qu'en 2016; les données pour ces années sont incomplètes ou ne sont pas disponibles. ** Inspections prévues.</p>		2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018**	Inspections	8 229	7 695	7 473	7 671	Certification	Aucune donnée disponible*	Aucune donnée disponible*	118 226	122 985	Activités totales	Aucune donnée disponible*	Aucune donnée disponible*	125 699	130 656
	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018**																		
Inspections	8 229	7 695	7 473	7 671																		
Certification	Aucune donnée disponible*	Aucune donnée disponible*	118 226	122 985																		
Activités totales	Aucune donnée disponible*	Aucune donnée disponible*	125 699	130 656																		
	<p>b) décide des inspections des sites prioritaires en s'appuyant sur les mauvais résultats révélés par les vérifications du SGS (y compris les signalements des lanceurs d'alerte).</p>	<p>Le gouvernement est d'accord avec la recommandation 7b). Les entreprises et les personnes qui œuvrent dans le secteur de l'aviation sont assujetties aux activités de surveillance prévues ou réactives. TC utilise les résultats des activités d'inspection pour ajuster la fréquence à laquelle ils effectuent des inspections dans les entreprises. Lorsqu'une évaluation effectuée dans le cadre du SGS ou un autre type d'inspection révèle un problème, TC assure toujours un suivi en exigeant que l'entreprise mette en œuvre un plan pour corriger le problème. Le Ministère surveille ensuite la mise en œuvre du plan et s'assure que le problème est corrigé en effectuant des inspections sur place.</p>																				
	<p>c) revoit les politiques concernant les lanceurs d'alertes pour assurer une protection adéquate</p>	<p>Le gouvernement est d'accord en principe avec la recommandation 7(c). Il existe des mécanismes et des politiques pour protéger les dénonciateurs. On réalisera une analyse supplémentaire du cadre législatif pertinent, y compris de la <i>Loi sur l'aéronautique</i> et de la <i>Loi sur la</i></p>																				

	des personnes qui soulèvent des enjeux de sécurité afin d'encourager leur divulgation en manière transparente et en temps opportun.	<i>protection des renseignements personnels.</i> Advenant l'examen de la <i>Loi sur l'aéronautique</i> , TC envisagera également de passer en revue toute politique relative au dénonciateur associée à cette loi.
8.	Que le gouvernement veille à ce que le SGS soit accompagné d'un système de surveillance réglementaire efficace pourvu de ressources financières et de personnel suffisants, afin que la supervision, la surveillance et l'application des règlements puissent être assurées par un personnel suffisant et qualifié.	Le gouvernement est d'accord avec cette recommandation. En 2015, en réponse à une recommandation du Bureau du vérificateur général, TC a mis en œuvre un Plan de surveillance national exhaustif pour la gestion et le suivi des activités de surveillance. De plus, en 2016, le ministère a mis en œuvre le Projet de mise à jour de la surveillance et de l'évaluation des programmes afin d'améliorer le programme de surveillance, qui permet d'assurer la sécurité aérienne grâce à une surveillance efficace de la planification, des processus de surveillance simples et l'utilisation efficace des outils de surveillance et de formation. Le Plan de surveillance nationale permet d'assurer l'exécution d'un programme complet de surveillance.
9.	Que TC revoie l'ensemble des processus et le matériel de formation des inspecteurs de l'aviation civile afin qu'ils possèdent les ressources pour accomplir leurs tâches efficacement.	Le gouvernement est d'accord avec cette recommandation et passe continuellement en revue le processus et le matériel de formation. TC considère la formation technique des inspecteurs une priorité afin d'assurer la sécurité. Le Ministère travaille continuellement à l'élaboration et à la prestation de nouveaux cours et pour faire en sorte que le programme de formation technique de TC tienne compte des changements réglementaires et des nouveaux besoins en matière d'aviation et de technologie. TC travaille en partenariat avec des fournisseurs de services pour créer de nouveaux cours et mettre à jour le programme de formation technique actuel sur une base continue.
10.	Que TC établisse un processus accéléré de réponse aux recommandations du BST concernant la sécurité aérienne, y	Le gouvernement est d'accord avec cette recommandation. Il comprend que la loi exige qu'il réponde aux recommandations du BST dans un délai de 90 jours. Dans tous les cas, le gouvernement examine et étudie

	<p>compris celles touchant le travail en retard, et qu'un système de rapport amélioré soit mis en place pour faire en sorte que les recommandations ne restent pas simplement lettre morte sur la liste des Recommandations en suspens du BST qui ont trait à l'aéronautique.</p>	<p>activement les recommandations du BST et tient compte de celles-ci dans sa prise de décision sur les priorités. Il est important de noter que, dans certains cas, la définition de solutions à plus long terme nécessite des recherches pour cerner les solutions technologiques offertes et la tenue de consultations avec les intervenants, afin d'éviter des conséquences imprévues.</p> <p>Dans le cadre de l'Initiative de modernisation de la réglementation de TC, on déploie des efforts importants pour régler les problèmes et répondre en temps plus opportun aux recommandations du BST qui ont été acceptées.</p>
11.	<p>Que TC invite l'OACI à mener un audit approfondi du système canadien de surveillance de l'aviation civile.</p>	<p>Le gouvernement est d'accord avec cette recommandation. L'OACI a félicité le Canada pour ses normes de sécurité élevées. L'OACI prévoit mener un audit du programme de sécurité de TC en 2020 en fonction de son propre système interne de classement des risques de ses États membres.</p>
12.	<p>Que TC effectue un examen de la sécurité aérienne et rende des comptes au Parlement.</p>	<p>Le gouvernement est d'accord en principe avec cette recommandation. Toutefois, la tenue d'un examen distinct sur la sécurité aérienne pour le compte du Parlement n'est pas envisagée. TC tient actuellement un certain nombre d'examen et d'initiatives visant à moderniser et à mettre à jour le Programme de sécurité de TC. Ces initiatives comprennent : un Projet de transformation, l'Examen de la réglementation, la Planification stratégique et un projet d'harmonisation des ressources, l'Examen des politiques du SGS et le Projet de mise à jour de la surveillance et de l'évaluation des programmes. L'objectif global de ces examens est de faire avancer le Programme de sécurité de l'aviation de TC en évaluant les leçons apprises en ce qui a trait à la planification des ressources et de la surveillance, de la mise en œuvre du SGS, les méthodes de surveillance, de l'orientation pour l'industrie, ainsi que des outils et de la formation des inspecteurs. Ensemble, ces examens et de ces initiatives offrent une approche à volets multiples concernant l'examen et l'amélioration continue de la sécurité aérienne au Canada.</p>
	<p>Que le gouvernement fédéral produise un</p>	<p>Le gouvernement est d'accord avec cette recommandation. En tant qu'État membre de l'OACI, le</p>

13.	rapport de suivi annuel de la mise en œuvre par Transports Canada des mesures suite à l'audit de l'OACI.	<p>Canada doit présenter un rapport à l'OACI (conformité avec les normes internationales et mises à jour sur les plans de mesures correctives).</p> <p>Dans le cadre de son processus d'audit, l'OACI a mis en œuvre une approche de surveillance continue (ASC) pour ses audits et inspections. L'ASC intègre les résultats des audits et des inspections au système et aux outils en ligne auxquels les États membres ont accès. TC a adopté cette approche. Le ministère a ainsi répondu entièrement aux constatations de l'audit de l'OACI en 2005.</p> <p>L'OACI a reconnu le leadership du Canada et l'approche novatrice utilisée par le gouvernement en ce qui a trait à l'utilisation des outils de reddition de compte en ligne de l'OACI. TC s'est engagé à respecter les obligations de conformité et de reddition de comptes de l'OACI. Le Ministère est bien préparé pour les prochains audits de l'OACI.</p>
-----	--	---

C. ENJEUX LIÉS À L'ÉQUIPEMENT ET À L'INFRASTRUCTURE

14.	Que le gouvernement fédéral mette en œuvre la recommandation du BST et de l'OACI relative aux aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à 300 mètres.	Le gouvernement est d'accord avec cette recommandation. TC proposera d'accroître la zone de sécurité à certains aéroports canadiens en introduisant la norme actuelle de l'OACI de 150 mètres, en fonction de la circulation aérienne et d'une approche fondée sur les risques visant à couvrir les aérodromes par où transitent plus de 90 pourcent du trafic passager du Canada. Les travaux d'élaboration de la réglementation proposée sont en cours et les modifications proposées devraient être adoptée en 2018-2019.
-----	---	--

D. CONTRÔLE DE SÛRETÉ POUR LES NON-PASSAGERS DANS LES AÉROPORTS

15.	Que TC revoie le fonctionnement des bases de données utilisées pour émettre les habilitations de sécurité afin de s'assurer qu'elles sont les plus à jour possible.	Le gouvernement est d'accord avec cette recommandation, puisqu'un examen périodique des pratiques opérationnelles constitue une bonne pratique de gestion.
16.	Que le gouvernement augmente son financement de	Le gouvernement est en partie d'accord avec cette recommandation. Le gouvernement s'est engagé à veiller à ce que le programme de filtrage de sécurité ait un

	<p>l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), et qu'il veuille plus particulièrement à ce que le revenu tiré des frais payés par les voyageurs soit versé à l'ACTSA.</p>	<p>financement adéquat pour exécuter son mandat.</p> <p>Le gouvernement a pris deux mesures pour améliorer le modèle de financement de l'ACSTA : Premièrement, dans le projet de loi C-49, <i>Loi sur la modernisation du transport</i>, le gouvernement a proposé de permettre aux aéroports qui ne sont pas satisfaits des niveaux de service de base fournis par l'ACSTA d'acheter des services améliorés sous un régime de recouvrement des coûts. Deuxièmement, le gouvernement s'est engagé à examiner le modèle de gouvernance et de financement de l'ACSTA pour améliorer le niveau de service et l'efficacité de l'exécution du contrôle de sécurité au Canada. TC a récemment entrepris des consultations auprès de l'industrie sur cette question et l'analyse est en cours.</p>
--	---	---

E. ENJEUX LIÉS AU NORD

<p>17.</p>	<p>Que TC élabore un plan et un échéancier afin de répondre aux besoins en matière d'infrastructure et de conditions d'opérations des compagnies aériennes qui servent le Nord du Canada et les petits aéroports.</p>	<p>Le gouvernement est d'accord en principe avec cette recommandation. Dans le budget fédéral de 2017, on a annoncé que le gouvernement investirait 10,1 milliards de dollars (G\$) sur 11 ans dans des projets liés au commerce et au transport. Cet investissement comprend la création d'un fonds national pour les corridors commerciaux, lequel prévoit un montant de 2,0 G\$ sur 11 ans, dont 400 millions de dollars pour les projets d'infrastructure de transport au Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut. Ces projets permettront de renforcer la sécurité des transports et d'améliorer les possibilités sociales et économiques.</p> <p>En plus d'appuyer des échanges commerciaux d'importance nationale, le financement accordé dans le cadre du FNCC permettrait également d'offrir du soutien aéroport du Réseau national des aéroports (RNA) ayant un volume annuel de passagers de moins de 600 000 passagers (petits aéroports du RNA). De plus, les projets d'infrastructures aéroportuaires dans les collectivités du Nord pourraient être admissibles à du financement en vertu du Fonds des collectivités des régions rurales et du Nord d'Infrastructure Canada.</p> <p>Pour mieux répondre aux besoins de transport à long terme dans le Nord, TC travaille également en étroite collaboration avec ses homologues territoriaux. Ils</p>
------------	---	--

		<p>souhaitent élaborer un cadre stratégique sur le transport dans l'Arctique. Ce cadre permettra de mieux définir l'approche de TC en ce qui a trait aux préoccupations de transport unique dans le Nord. Une fois terminé, le cadre assurera une plus grande cohérence fédérale pour ce qui est des politiques, des investissements et des mesures réglementaires. Il permettra de renforcer les possibilités sociales et économiques dans l'Arctique canadien. TC travaille en étroite collaboration avec l'équipe chargée de la rédaction du cadre de la politique de l'Arctique, dirigée par Affaires autochtones et du Nord Canada.</p>
--	--	--