



# TRANSPORTS CANADA

Plan ministériel  
2024–2025





Transports Canada  
Plan ministériel  
2024-2025

---

---

L'honorable Pablo Rodriguez, C.P., député

Ministre des Transports

---

© Sa Majesté le Roi du chef du Canada, représenté par le ministre des Transports, 2024, Ottawa, Canada

N° de catalogue T1-27F-PDF

ISSN 2371-8439

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

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

---

# Aperçu du plan ministériel de Transports Canada 2024-2025

De: [Transports Canada](#)

Un plan ministériel décrit les priorités, les projets et les coûts associés d'un ministère pour les trois prochains exercices financiers.

- [Vision, mission, raison d'être et contexte opérationnel](#)
- [Lettre de mandat du ministre](#)

## Principales priorités

- Transports Canada donnera la priorité aux efforts visant à améliorer l'expérience des passagers aériens canadiens en travaillant avec des partenaires pour améliorer l'accessibilité, l'inclusivité et le transport exempt d'obstacles.
- TC demeure déterminé à travailler avec ses partenaires fédéraux pour améliorer la sécurité et la sûreté des réseaux de transport du Canada en maintenant un environnement réglementaire solide, équitable et axé sur la sécurité.
- TC s'engage à travailler en permanence avec les intervenants pour renforcer l'efficacité et la fiabilité des chaînes d'approvisionnement et des infrastructures de transport du Canada, afin de favoriser une croissance économique soutenue et la prospérité des Canadiens dans toutes les régions.
- TC conservera son rôle de chef de file en facilitant la transition du réseau de transport canadien vers des technologies à faible teneur en carbone et à zéro émission, de manière à soutenir la croissance propre du Canada et l'engagement du pays en faveur de la carboneutralité.

## Recentrer les dépenses gouvernementales

Dans le budget de 2023, le gouvernement s'est engagé à réduire les dépenses de 14,1 milliards de dollars au cours des cinq prochaines années (à partir de 2023-2024) et de 4,1 milliards de dollars par an par la suite.

Pour respecter cet engagement, Transports Canada prévoit les réductions de dépenses suivantes.

- **2024-2025** : 39 414 000 \$
- **2025-26** : 70 390 000 \$
- **2026-27 et après** : 114 788 000 \$

Transports Canada réalisera ces réductions en adoptant les mesures suivantes :

- **Rationalisation et adaptation des processus opérationnels internes** (économies de 28,64 millions de dollars en cours) :
  - TC fera levier des investissements initiaux dans la numérisation, rationalisera les applications de TI et restructurera les services internes afin d'éliminer les chevauchements et les redondances.
- **Alignement des opérations de programme** (économies de 18,87 millions de dollars en cours) :
  - TC restructurera les programmes, améliorant et modernisant la prestation des services grâce à la collaboration avec des fournisseurs de services externes.

- **Harmonisation des programmes – Subventions et contributions** (économies de 67,28 millions de dollars en cours) :
  - TC recentrera son portefeuille de programmes de subventions et de contributions pour mieux s'aligner sur son mandat principal et offrir des avantages tangibles aux Canadiens.

Les chiffres de ce plan ministériel reflètent ces réductions.

## Faits saillants

Un cadre ministériel des résultats comprend les responsabilités essentielles d'une organisation, les résultats qu'elle prévoit atteindre et les indicateurs de rendement qui mesurent les progrès vers ces résultats.

### Un réseau de transport sûr et sécuritaire

#### Résultats ministériels :

- Un réseau de transport sécuritaire
- Un réseau de transport sûr
- Un régime de sécurité et de sûreté moderne qui appuie la croissance économique

**Dépenses prévues :** 529 947 503 \$

**Ressources humaines prévues :** 3 626

Transports Canada continuera de maintenir et de soutenir un environnement réglementaire solide, équitable et axé sur la sécurité, qui permet la circulation sûre et sécurisée des personnes et des biens d'un océan à l'autre. Nous veillerons à ce que l'industrie canadienne de l'aviation soit bien positionnée pour minimiser les incidences des perturbations futures et nous nous concentrerons sur les possibilités d'améliorer l'expérience du transport aérien au Canada. En 2024-25, TC continuera d'améliorer la sécurité et la sûreté ferroviaires en collaborant avec l'industrie et les partenaires chargés de l'application de la loi dans l'ensemble du Canada. En outre, le Ministère continuera d'améliorer et d'harmoniser les normes, les règlements et les pratiques en matière de sûreté et de sécurité maritimes. Nous sommes déterminés à collaborer avec nos partenaires fédéraux en vue d'adopter des approches pangouvernementales pour la préparation, la prévention et l'atténuation des urgences et des efforts de rétablissement, y compris la façon dont nous faisons face aux nouvelles menaces et situations qui pourraient avoir une incidence sur le réseau de transport du pays.

De plus amples renseignements sur [Un réseau de transport sûr et sécuritaire](#) peuvent être trouvés dans le plan ministériel complet.

### Un réseau de transport écologique et novateur

#### Résultats ministériels :

- Les émissions atmosphériques nocives provenant des transports au Canada sont réduites
- Les milieux marins et océaniques canadiens sont protégés contre les répercussions du transport maritime
- Un réseau de transport qui appuie l'innovation

**Dépenses prévues :** 1 004 235 774 \$

**Ressources humaines prévues :** 1 052

En 2024-25, TC se concentrera sur les initiatives prioritaires qui garantissent que les Canadiens continuent de profiter des avantages d'un système de transport abordable, résilient, vert et sécuritaire. Par exemple, TC continuera de collaborer avec ses partenaires pour qu'il soit plus facile pour les consommateurs et les entreprises de choisir des véhicules zéro émission pour aider à faire progresser les solutions de véhicules moyens et lourds zéro émission. Le ministère poursuivra également la mise en œuvre du Plan de protection des océans du Canada (PPO), en s'appuyant sur les travaux existants pour combler les lacunes en matière de prévention des incidents maritimes, de préparation et de rétablissement en cas d'urgence, et de protection des écosystèmes, tout en continuant à favoriser les partenariats avec les communautés autochtones et côtières.

De plus amples renseignements sur [Un réseau de transport écologique et novateur](#) peuvent être trouvés dans le plan ministériel complet.

## **Un réseau de transport efficace**

**Résultats ministériels :**

- Les corridors de transport permettent un acheminement efficace des produits vers les marchés
- Les voyageurs canadiens et les exploitants du transport de marchandises profitent d'options et d'un service amélioré
- Transports Canada gère efficacement ses actifs

**Dépenses prévues :** 1 856 311 450 \$

**Ressources humaines prévues :** 746

TC travaillera avec ses partenaires fédéraux, les provinces, les territoires, l'industrie, les peuples autochtones et d'autres acteurs de la chaîne d'approvisionnement pour élaborer une feuille de route à long terme pour l'infrastructure de transport du Canada afin de mieux planifier et coordonner les investissements nécessaires pour soutenir la croissance future du commerce. TC poursuivra également ses efforts pour appuyer VIA TGF train à grande fréquence afin de faire progresser un nouveau réseau ferroviaire interurbain dédié au transport de passagers entre Toronto et Québec. Nous travaillerons également avec nos partenaires pour améliorer l'accessibilité, l'inclusion et l'absence d'obstacles dans le transport aérien pour les personnes handicapées. Une partie importante de ce travail consistera à améliorer le suivi des performances en matière d'accessibilité et des plaintes réglementaires grâce à la collecte et au partage de meilleures données.

De plus amples renseignements sur [Un réseau de transport efficace](#) peuvent être trouvés dans le plan ministériel complet.

# Plan ministériel de Transport Canada pour 2024-2025

## Sur cette page

- De la part du ministre
- Plans pour assurer les responsabilités essentielles et les services internes
  - Un réseau de transport sûr et sécuritaire
  - Un réseau de transport écologique et novateur
  - Un réseau de transport efficace
  - Services internes
- Dépenses et ressources humaines prévues
  - Dépenses
  - Financement
  - État condensé prospectif des opérations
  - Ressources humaines
- Renseignements ministériels
- Tableaux de renseignements supplémentaires
- Dépenses fiscales fédérales
- Définitions

## De la part du ministre

Dans le plan ministériel 2024-2025 de Transports Canada (TC) nous accordons toujours la priorité absolue à assurer des réseaux de transport sécuritaires à tous les Canadiens.

Nous investissons dans nos chaînes d'approvisionnement pour qu'elles soient résilientes et en mesure de fournir aux Canadiens les biens dont ils ont besoin, quand ils en ont besoin, à coût abordable. Nous mettons en œuvre notre Stratégie nationale sur la chaîne d'approvisionnement pour que nous continuions de créer des bons emplois payants et des opportunités pour nos exportateurs.

Les Canadiens méritent d'avoir une expérience agréable lorsqu'ils voyagent, et nous améliorons celle-ci en automatisant les processus aux aéroports, comme lors de la vérification d'identité et des contrôles de sécurité.

Le projet de loi C-33 – la Loi visant à renforcer le réseau portuaire et la sécurité ferroviaire au Canada chemine présentement dans le processus législatif.

Nous travaillons sans relâche avec nos partenaires pour compléter le projet de voie de contournement de Lac-Mégantic.

TC va résolument de l'avant avec le train à grande fréquence, le projet d'infrastructure de transport le plus important du 21<sup>ème</sup> siècle, soit une liaison ferroviaire plus rapide pour les passagers dans le corridor le plus densément peuplé au pays entre les villes de Québec et Toronto. Ce projet ambitieux aura des répercussions positives sur la manière dont les Canadiens se déplacent.

Notre Plan de protection des océans contribue à protéger l'environnement ainsi que la sécurité des eaux navigables, tout en renforçant nos relations avec les peuples autochtones, afin de prévenir les incidents maritimes et d'assurer une préparation adéquate face aux potentielles situations d'urgence.

TC soutient les objectifs climatiques du Gouvernement du Canada, et cela se traduit en rendant la transition vers des technologies zéro émission plus abordable pour les Canadiens. Nous collaborerons aussi avec nos partenaires internationaux comme l'Organisation de l'aviation civile internationale et l'Organisation maritime internationale pour réduire l'impact des transports sur l'environnement à travers le monde.

Nous avons beaucoup de choses à faire, mais je sais que je compte sur une équipe dévouée à TC qui sera en mesure de relever les défis devant nous.

L'honorable Pablo Rodriguez, C.P., député

Ministre des Transports





## Plans pour assurer les responsabilités essentielles et les services internes

- Responsabilité essentielle 1 : Un réseau de transport sûr et sécuritaire
- Responsabilité essentielle 2 : Un réseau de transport écologique et novateur
- Responsabilité essentielle 3 : Un réseau de transport efficace
- Services internes

### Responsabilité essentielle 1 : Un réseau de transport sûr et sécuritaire

#### Dans la présente section

- Description
- Répercussions sur la qualité de vie
- Résultats et cibles
- Plans visant à atteindre les cibles
- Principaux risques
- Aperçu des ressources prévues en 2024-2025
- Priorités gouvernementales connexes
- Répertoire des programmes
- Résumé des changements apportés au cadre d'établissement de rapport depuis l'année dernière

#### Description

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

#### Répercussions sur la qualité de vie

Cette responsabilité essentielle contribue au domaine de la santé du [Cadre de qualité de vie pour le Canada](#) par le biais des activités mentionnées dans les descriptions des responsabilités essentielles pour la sécurité et la sûreté du réseau de transport et le transport des marchandises dangereuses. Les liens avec les indicateurs de santé publique sont les suivants :

- l'espérance de vie ajustée à la santé
- l'état de santé fonctionnel
- les enfants vulnérables au cours de leur développement précoce

#### Résultats et cibles

Les tableaux suivants présentent, pour chaque résultat ministériel lié au réseau de transport sûr et sécuritaire, les indicateurs, les résultats des trois plus récents exercices, les cibles et les dates d'atteinte des cibles approuvés en 2024-2025.

**Tableau 1 : Indicateurs, résultats et cibles pour le résultat ministériel d'un réseau de transport sécuritaire**

Indicateur	Résultat de 2020-2021	Résultat de 2021-2022	Résultat de 2022-2023	Cible	Date de réalisation
Taux d'accidents aériens survenus sur une période de dix ans <sup>1</sup> (moyenne par année et par tranche de 100 000 déplacements d'aéronefs)	3,1 par tranche de 100000 déplacements	3,1 par tranche de 100000 déplacements	3,0 par tranche de 100000 déplacements	Au plus 3,2 par tranche de 100000 déplacements	31 mars 2025
Taux d'accidents aériens mortels survenus sur une période de dix ans (moyenne par année et par tranche de 100 000 déplacements d'aéronefs) <sup>2</sup>	0,6 par tranche de 100000 déplacements	0,5 par tranche de 100000 déplacements	0,5 par tranche de 100000 déplacements	Au plus 0,65 par tranche de 100000 déplacements	31 mars 2025
Taux d'accidents maritimes survenus sur une période de dix ans (moyenne par année et par tranche de 1 000 bâtiments commerciaux) <sup>3</sup>	6,8 par tranche de 1 000 bâtiments commerciaux	6,8 par tranche de 1 000 bâtiments commerciaux	6,0 par tranche de 1 000 bâtiments commerciaux	Au plus 10 par tranche de 1 000 bâtiments commerciaux	31 mars 2025
Taux d'accidents maritimes mortels survenus sur une période de dix ans (moyenne par année et par tranche de 1 000 bâtiments commerciaux)	0,4 par tranche de 1 000 bâtiments commerciaux	0,4 par tranche de 1 000 bâtiments commerciaux	0,3 par tranche de 1 000 bâtiments commerciaux	Au plus 0,5 par tranche de 1 000 bâtiments commerciaux	31 mars 2025
Taux d'accidents ferroviaires survenus sur une période de cinq ans (moyenne par année et par million de trains-milles)	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur	réduction de 7,57 %	Au maximum 11,17 <sup>4</sup>	31 mars 2025

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

<sup>2</sup> Cet indicateur comprend les aéronefs immatriculés à l'étranger exploités au Canada, tant pour les taux d'accidents que de décès.

<sup>3</sup> Cet indicateur s'applique à chaque arrivée d'un bâtiment étranger, aux bâtiments canadiens immatriculés d'une jauge brute inférieure à 15 et aux bâtiments certifiés d'une jauge brute supérieure à 15 qui sont exploités dans les eaux canadiennes.

<sup>4</sup> Il s'agit d'une réduction estimée à 5 % du taux pour l'année en cours par rapport à la moyenne des cinq années précédentes, 2023-2024 étant une estimation et non une réalité.

Taux d'accidents ferroviaires mortels survenus sur une période de cinq ans (moyenne par année et par million de trains-milles)	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur	augmentation de 13,77 %	Au maximum 0,73 <sup>5</sup>	31 mars 2025
Taux d'accidents à signaler liés à la circulation routière au Canada (taux par milliard de véhicules-kilomètres parcourus)	Diminution de 8,8 % en 2019 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2014-2018)	Diminution de 23,8 % en 2020 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2015-2019)	Diminution de 26,7 % en 2021 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2016-2020)	Diminution de 1 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes <sup>6</sup>	31 mars 2025
Taux de blessures graves dans les collisions routières devant être signalées au Canada (taux par milliard de véhicules-kilomètres parcourus)	Diminution de 20,2 % en 2019 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2014-2018)	Diminution de 17,9 % en 2020 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2015-2019)	Diminution de 17,0 % en 2021 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2016-2020)	Diminution de 1 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes <sup>7</sup>	31 mars 2025
Taux de décès survenus dans les collisions routières à déclarer au Canada (taux par milliard de kilomètres-véhicules parcourus)	Diminution de 14,1 % en 2019 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2014-2018)	Diminution de 2,5 % en 2020 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2015-2019)	Diminution de 8,6 % en 2021 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2016-2020)	Diminution de 1 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes <sup>8</sup>	31 mars 2025

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](#).

**Tableau 2 : Indicateurs, résultats et cibles pour le résultat ministériel – Un réseau de transport sûr**

Indicateur	Résultat de 2020-2021	Résultat de 2021-2022	Résultat de 2022-2023	Cible	Date de réalisation
Il est temps de révoquer les habilitations de sécurité dans les transports	S.O. – Nouvel indicateur	Comme il ne s'est pas encore écoulé une	Les données sont incomplètes	Au plus 6 mois	31 mars 2025

<sup>5</sup> Il s'agit d'une réduction estimée à 5 % du taux pour l'année en cours par rapport à la moyenne des cinq années précédentes, 2023-2024 étant une estimation et non une réalité.

<sup>6</sup> Les données 2023-2024 seront disponibles lors de la publication du rapport sur les résultats ministériels 2023-2024.

<sup>7</sup> Les données 2023-2024 seront disponibles lors de la publication du rapport sur les résultats ministériels 2023-2024.

<sup>8</sup> Les données 2023-2024 seront disponibles lors de la publication du rapport sur les résultats ministériels 2023-2024.

		année complète dans la production, les données seront produites au cours de cet exercice.			
Nombre total de demandes d'habilitation de sécurité en matière de transport (HST) traitées par rapport au nombre de demandes d'HST reçues	S.O. – Nouvel indicateur	43 637	64 318	Entre 45 000 et 50 000	31 mars 2025
Taux de conformité des entités réglementées de l'aviation canadienne aux règlements de TC régissant la sûreté	90 %	77 %	81 %	Au moins 80 %	31 mars 2025

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](#).

**Tableau 3 : Indicateurs, résultats et cibles pour le résultat ministériel – Un régime de sécurité et de sûreté moderne qui appuie la croissance économique**

Indicateur	Résultat de 2020-2021	Résultat de 2021-2022	Résultat de 2022-2023	Cible	Date de réalisation
Pourcentage des règlements de TC sur la sécurité harmonisés avec les normes internationales de transport (transport aérien)	95,1 %	95,1 %	95,1 %	Au moins 80 % <sup>9</sup>	31 mars 2026
Pourcentage des demandes de client pour obtenir des autorisations de sécurité qui répondent aux normes de service de TC (transport aérien)	80,45 %	86,8 %	89 %	Plus de 83 %	31 mars 2025
Pourcentage des autorisations réglementaires de sécurité des entités certifiées qui étaient traitées conformément aux normes de service établies (transport maritime)	99,87 %	99,51 %	99,99 %	Au moins 98 %	31 mars 2025

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>9</sup> La cible a été révisée pour refléter les changements apportés aux questions du protocole utilisées dans l'audit de l'USOAP de l'OACI pour évaluer la mise en œuvre efficace des éléments critiques d'un système de supervision de la sécurité. En 2023, le score de mise en œuvre efficace du Canada a été évalué pour la première fois depuis 2005 à l'aide des QP révisés. Au fur et à mesure que des mesures correctives sont mises en œuvre pour répondre aux constatations de l'audit, la cible peut être ajustée.



## Plans visant à atteindre les cibles

### Sécurité et sûreté aériennes

#### Modernisation du Règlement canadien sur la sûreté aérienne

En 2024-2025, TC poursuivra l'examen et la modernisation du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne* (RCSA 2012). Il s'agira notamment de s'aligner sur les approches modernes des systèmes de gestion de la sûreté (SGSu) des entités réglementées dans le secteur de l'aviation.

#### **Systemes de gestion de la sûreté (SGSu)**

Le SGSu est une approche fondée sur le risque qui encourage la prise en compte proactive des menaces et des risques et favorise l'innovation en se concentrant sur les résultats en matière de sûreté plutôt que sur les pratiques de sûreté normatives. Le SGSu aide l'industrie à respecter ses obligations en matière de sécurité et de sûreté des opérations et constitue la pierre angulaire d'une modernisation réussie des pratiques de surveillance et des opérations de Transports Canada.

L'initiative de modernisation de la surveillance de la sûreté aérienne de TC a été lancée en août 2022. La première phase a consisté en une analyse de l'environnement et en une consultation des intervenants. Des travaux sont actuellement menés pour étudier des processus de surveillance réglementaire plus efficaces et plus efficaces. Ils comprennent ce qui suit :

- une focalisation directe sur les résultats escomptés en matière de sûreté;
- une meilleure intégration des risques; et
- des outils flexibles pour permettre une surveillance à distance, sur place ou par des méthodes hybrides.

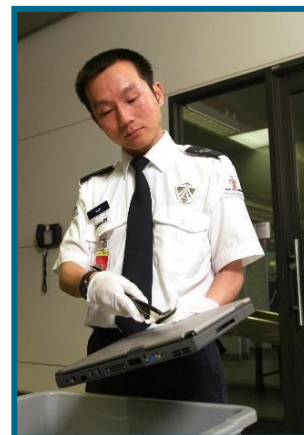
Le Ministère continuera également à réviser ses programmes et politiques en matière de sûreté aérienne afin de les aligner sur les normes internationales et de les adapter aux menaces et risques émergents. TC partagera son expertise en s'engageant dans des forums mondiaux, multilatéraux et bilatéraux tels que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

En plus de ces travaux et de l'approche réglementaire adoptée par le ministère en vue d'accroître la sécurité, TC utilisera des outils et du matériel promotionnels et éducatifs afin de promouvoir le respect des règlements en matière de sécurité et l'adoption des pratiques exemplaires au sein de l'industrie aéronautique et de sensibiliser le public aux dangers et aux risques liés à la sécurité.

#### **Rendre l'expérience des passagers aériens dans les aéroports plus efficace et plus pratique**

Nous continuerons à mettre en œuvre notre initiative Traitement approprié – mode aérien. Cette initiative nous aidera à passer d'un processus manuel de traitement des passagers, actuellement basé sur le papier, à un processus automatisé. La phase 1 soutient des projets pilotes et d'élaborer des normes minimales pour la vérification de l'identité numérique et le contrôle biométrique des passagers dans les aéroports.

La phase 2 explorera le déploiement complet de processus automatisés dans les aéroports du Canada. Cette initiative sera coordonnée avec les initiatives de modernisation des services aux voyageurs d'Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada et de l'Agence des services frontaliers du Canada.



En 2022, TC et l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) ont testé et évalué conjointement l'utilisation de la technologie de tomographie à rayon X assistée par ordinateur pour le contrôle des passagers avant l'embarquement. Cette technologie permet aux passagers de conserver des appareils électroniques et certains liquides, aérosols et gels dans leur bagage à main. Il est également possible d'identifier automatiquement certains objets interdits.

TC a également travaillé en étroite collaboration avec l'ACSTA afin d'établir de nouvelles normes et de mettre en œuvre le programme Voyageur vérifié dans les principaux aéroports du Canada. Ce nouveau programme permet aux voyageurs présentant un faible risque de bénéficier d'un contrôle accéléré aux points de contrôle de sécurité.

Si les résultats de l'essai sont positifs, TC établira des exigences et des normes qui permettront à l'ACSTA de déployer progressivement la technologie dans les principaux aéroports canadiens à compter de 2024-2025.

### **Améliorer la sûreté du fret aérien**

Le programme des équipes maître-chien entraînées à la détection d'explosifs (EMCEDE) de Transports Canada est un moyen efficace de détecter les explosifs dans le fret aérien. Soutenu par les investissements du budget de 2023, le Ministère élargit le programme. Le Canada a récemment obtenu la reconnaissance mutuelle des programmes canins avec ses partenaires américains afin d'améliorer l'efficacité du contrôle du fret entre les deux pays. Afin d'élargir le processus de certification pour le dépistage canin, TC envisage de faire appel à des certificateurs tiers indépendants dans tout le pays.

En 2024-2025, TC poursuivra la mise en œuvre du Programme de ciblage du fret aérien préalable au chargement. Ce programme utilise des analyses avancées, alimentées par l'IA, pour analyser rapidement les renseignements sur le fret et détecter les expéditions suspectes et à haut risque avant qu'elles ne soient chargées dans un avion à destination du Canada.

### **Gérer la sécurité et la sûreté des drones**

TC continuera à améliorer les dispositions réglementaires relatives à la sécurité et à la sûreté des drones. Nous testerons également des mesures et fournirons des conseils aux utilisateurs pour une utilisation sûre et responsable d'applications de drones de plus en plus complexes, en particulier pour les opérations électriques et autonomes.

Nous poursuivons l'élaboration d'une stratégie nationale visant à améliorer notre résilience face aux invasions de l'espace aérien canadien et à traiter les risques de sûreté posés par l'utilisation malveillante et non autorisée des drones. Il s'agira notamment de collaborer avec d'autres ministères, la communauté internationale et les intervenants pour soutenir l'innovation en matière de drones tout en protégeant la sécurité et la sûreté.

### **Améliorer les processus de certification médicale du personnel aéronautique**

TC continuera de certifier médicalement le personnel aéronautique. Pour garantir une certification en temps voulu, nous maintiendrons et augmenterons notre effectif de médecins, d'infirmières et de personnel de soutien administratif. Nous continuerons également à investir dans la transformation numérique de nos opérations de certification médicale afin d'être plus efficaces et de réduire l'inventaire de dossiers complexes.

### Réponse de Transports Canada à la tragédie du vol PS752

Depuis l'écrasement du vol 752 d'Ukraine International Airlines le 8 janvier 2020, Transports Canada a travaillé avec ses partenaires de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour améliorer la sécurité des aéronefs civils volant dans les zones de conflit ou à proximité de celles-ci. Cela implique des mesures nationales par l'intermédiaire de notre Bureau d'information sur les zones de conflit et une collaboration avec des partenaires internationaux par l'entremise de l'OACI dans le cadre de [l'Initiative sur la sécurité aérienne](#).

Le Comité consultatif pour la sécurité aérienne (CCSA), présidé par le Canada, continue de jouer un rôle majeur dans la mise en œuvre de l'initiative pour la sécurité aérienne. Tout récemment, il a contribué de manière significative à la mise à jour du Manuel d'évaluation des risques pour l'exploitation d'aéronefs civils au-dessus ou à proximité de zones de conflit (Doc 10084 de l'OACI, 3e édition). Ce document d'orientation comprend des critères d'évaluation et d'atténuation des risques (tels que la fermeture de l'espace aérien) et met en évidence les rôles des parties concernées. Des appels et des plateformes d'échange d'informations réguliers sont disponibles au niveau international et avec la communauté aéronautique. Le Canada apporte son soutien aux organisateurs du 4e Forum sur la sécurité aérienne qui se tiendra au Kenya en avril 2025, et dirige l'élaboration et la réalisation des séances de sensibilisation régionales sur l'atténuation des risques dans les zones de conflit qui se tiendront dans de nombreuses régions de l'OACI en 2024-2025.

À la suite du lancement officiel des poursuites judiciaires contre l'Iran en vertu de la Convention de Montréal de 1971 et de la Convention de Chicago, Transports Canada continuera de collaborer avec Affaires mondiales Canada afin que les familles des victimes du vol 752 obtiennent justice et soient tenues de rendre des comptes. Transports Canada continuera également de plaider en faveur de réformes des protocoles d'enquête sur les accidents aériens de l'OACI afin de mieux traiter les situations de conflit d'intérêts lorsqu'un aéronef est abattu ; et nous aiderons l'OACI à renforcer les capacités internationales en matière d'enquêtes sur les accidents aériens grâce au financement de l'assistance technique. Le Ministère appuie également les travaux de l'OACI sur l'aide aux victimes d'accidents d'aéronefs et à leurs familles, notamment en soutenant la tenue du deuxième symposium mondial sur l'aide aux victimes d'accidents d'aéronefs et à leurs familles en novembre 2024, qui réunira un éventail diversifié de participants afin d'améliorer la coopération internationale sur cette question importante.

Transports Canada fera également progresser ses propres travaux en vue de l'élaboration d'un plan canadien d'aide aux victimes d'accidents d'aéronefs et à leurs familles.

### Respecter et appliquer les normes internationales en matière d'opérations aériennes

La stratégie de Transports Canada en matière d'aviation internationale continuera de mettre l'accent sur la contribution du Canada aux [Normes et pratiques recommandées de l'OACI](#) dans le cadre de la [Convention de Chicago](#), que le Canada a signée. Ces mesures soutiennent un secteur de l'aviation civile sécuritaire, efficace, sûr, économiquement durable et respectueux de l'environnement.

En 2024-2025, TC se penchera sur les conclusions du programme d'audit de la supervision universelle de la sécurité de l'OACI. Il s'agit notamment de mesures visant à améliorer la capacité de TC à superviser et à gérer le système de surveillance de la sécurité aérienne au Canada. Le Ministère poursuivra également la mise en œuvre de l'initiative mondiale sur la sécurité aérienne en améliorant la sécurité et la sûreté des compagnies aériennes commerciales qui survolent des zones de conflit ou s'en approchent.

En 2024-2025, TC mettra à jour les outils et les documents d'orientation de son programme de surveillance de la sécurité aérienne ainsi que les communications et la formation destinées à l'inspection. Les initiatives comprendront la réalisation et l'évaluation des résultats d'une campagne d'inspection de conformité des dispositions de vol, de service et de repos en réponse aux recommandations du Bureau de la sécurité des transports (BST). Les méthodes de surveillance fondées sur la sécurité et le risque continueront à favoriser une utilisation équilibrée des ressources en se concentrant sur les domaines clés qui suscitent des préoccupations ou des besoins accrus en matière de sécurité et aborderont les domaines d'amélioration identifiés lors de l'audit de l'OACI.

TC continuera à réviser et à moderniser le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC). Le [Plan prospectif de la réglementation](#) de TC décrit les mises à jour et les dispositions réglementaires spécifiques.

En outre, TC améliorera également le programme de certification des aéronefs afin de répondre aux demandes croissantes de l'industrie sur le plan du volume et de la portée des travaux. Cela comprend ce qui suit :

- ajouter du personnel dans les domaines critiques;
- de nouvelles technologies pour améliorer la durabilité de l'aviation et réduire les émissions de CO2 grâce aux avions électriques et hybrides, au carburant d'aviation durable et à d'autres nouvelles technologies; et
- faire en sorte que l'organisation soit plus efficace.

En 2024-2025, TC poursuivra l'examen et la modernisation du *Règlement sur les systèmes de gestion de la sécurité* (SGS). Les objectifs des modifications sont d'harmoniser le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) avec l'annexe 19 de l'OACI, de renforcer la réputation du Canada en tant que leader mondial dans le domaine des SGS, d'améliorer la convivialité du RAC et de soutenir la compétitivité du secteur canadien de l'aviation.

### **Sécurité et sûreté maritimes**

#### **Améliorer la sûreté maritime sur le territoire national et à l'étranger**

En 2024-2025, TC continuera d'améliorer la sûreté maritime en :

- mettant en œuvre des modifications apportées à la *Loi sur la sûreté du transport maritime* pour appuyer les conclusions de l'[examen de la modernisation des ports](#);
- modernisant le *Règlement sur la sûreté du transport maritime* afin d'appuyer le précontrôle à la frontière maritime entre le Canada et les États-Unis;
- apportant d'autres modifications au *Règlement sur la sûreté des traversiers intérieurs* pour inclure des sanctions administratives pécuniaires et les aligner sur le *Règlement sur la sûreté du transport maritime*; et
- utilisant des principes et des outils fondés sur les risques pour rendre notre travail de surveillance de la sûreté plus efficace et plus efficient.

### Moderniser et harmoniser les normes et pratiques de sécurité maritime

En 2024-2025, TC améliorera la sécurité maritime en publiant le *Règlement de 2024 sur le personnel maritime*. Ce règlement mettra la réglementation canadienne en conformité avec la [Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille](#) et la [Convention du travail maritime](#).

Il contribuera également à ce qui suit :

- moderniser le programme de médecine maritime, qui garantit que les marins sont médicalement aptes à travailler à bord des navires;
- clarifier le sens de l'expression « effectif de sécurité » (le nombre minimum de marins requis pour exploiter un navire en toute sécurité).



Le Ministère supervisera l'entrée en vigueur progressive du nouveau *Règlement sur le système de gestion de la sécurité maritime* qui a été adopté en 2023-2024 pour remplacer le *Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments*. Le nouveau règlement exige que davantage de compagnies et de bâtiments développent et mettent en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité.

#### Les administrations de pilotage assurent la sécurité du transit des bâtiments dans les eaux canadiennes

Dans les eaux canadiennes désignées comme « zones de pilotage obligatoire », certains navires doivent avoir à leur bord un pilote breveté ou un titulaire de certificat de pilotage pour piloter le navire. Les pilotes brevetés peuvent piloter n'importe quel navire dans une zone désignée, tandis que les titulaires d'un certificat de pilotage ne peuvent piloter qu'un navire dont ils sont un membre d'équipage régulier.

Les administrations de pilotage tirent leur mandat de la *Loi sur le pilotage*, appliquée par Transports Canada. Elles sont tenues de fixer des redevances de pilotage équitables et raisonnables tout en veillant à ce que les administrations soient financièrement autonomes, car elles ne reçoivent pas de crédits du gouvernement. En tant que sociétés d'État, les administrations de pilotage sont indépendantes de leur unique actionnaire, le gouvernement du Canada.

Il existe actuellement quatre administrations de pilotage pour les régions de pilotage obligatoire :

- Administration de pilotage du Pacifique;
- Administration de pilotage de l'Atlantique;
- Administration de pilotage des Grands Lacs;
- Administration de pilotage des Laurentides.

À la suite des modifications apportées à la *Loi sur le pilotage* en 2019, Transports Canada continue de travailler à la modernisation et à la promotion de l'efficacité de la prestation des services de pilotage dans l'ensemble du Canada, notamment par l'application uniforme des services de pilotage et de la surveillance dans les quatre zones de pilotage obligatoire. Ces efforts contribueront à assurer un service de pilotage cohérent à l'échelle nationale et mieux aligné sur le



système canadien de sécurité maritime.

TC consolidera et combinera les règlements suivants : [Règlement sur les zones de services de trafic maritime](#), [Règlement sur la zone de services de trafic maritime de l'Est du Canada](#), et [Règlement sur la zone de services de trafic maritime du Nord canadien](#). Cette mesure permettra d'aligner les formats de déclaration sur les normes internationales, d'actualiser la terminologie et de mettre en œuvre une obligation de déclaration 24 heures avant l'arrivée dans toutes les régions côtières du Canada.

Le Ministère modernisera également le [Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments](#), à la suite de nos consultations avec les Canadiens à la fin de l'année 2023. Ces mises à jour permettront au Ministère de répondre plus rapidement aux demandes des autorités locales et de s'assurer que les restrictions sont mises en œuvre avant le début de chaque saison de navigation.

En 2024-2025, TC prévoit également :

- mettre à jour le [Règlement sur les petits bâtiments](#) afin de mieux l'aligner sur les exigences internationales et d'améliorer la sécurité des plaisanciers;
- poursuivre la mise à jour du [Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche](#) afin d'actualiser les exigences en matière de construction pour les petits bâtiments de pêche;
- consolider divers règlements existants par le biais de la proposition de [Règlement relatif à la construction et à l'équipement des petits bâtiments](#);
- poursuivre notre examen du programme de [surveillance réglementaire des bâtiments canadiens](#) dans le cadre du Plan de protection des océans;
- mettre à jour le [Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux](#) afin d'aligner la section relative au mazout lourd sur l'interdiction prochaine du mazout lourd dans l'Arctique décidée par l'Organisation maritime internationale;
- mettre à jour le [Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance](#) afin de combler les lacunes et les incohérences dans la mise en œuvre du programme et les politiques.

### Sécurité et sûreté ferroviaires

#### Accroître la sécurité ferroviaire

En 2024-2025, TC travaillera à l'amélioration de la législation en vue d'appuyer la surveillance de la sécurité des ponts ferroviaires. De plus, nous travaillerons à moderniser les principaux règlements, dont le [Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire](#).

Des rapports antérieurs, dont le [Rapport 5 du Bureau du vérificateur général – Audit de suivi de la sécurité ferroviaire – Transports Canada](#), ont souligné la nécessité d'améliorer la surveillance des SGS. Afin de répondre à ces recommandations, un examen du Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire a été entamé. Le projet se poursuivra en 2024-2025 avec des consultations continues et la formulation d'options stratégiques en vue d'éventuels changements réglementaires. De plus, des efforts seront déployés pour améliorer les indicateurs de rendement afin d'évaluer l'efficacité des processus du SGS des compagnies de chemin de fer.

La surveillance de la conformité et la gestion de la fatigue constitueront également l'un des principaux domaines d'intérêt en 2024-2025. Les efforts porteront notamment sur la phase finale de mise en œuvre des [Règles relatives aux périodes de service et de repos du personnel d'exploitation ferroviaire](#), qui entreront en vigueur pour les compagnies de transport de voyageurs le 25 novembre 2024. TC continuera de collaborer avec les membres de l'industrie pour mettre en œuvre les nouvelles exigences, y compris par l'intermédiaire de vérifications ciblées des

compagnies de transport de voyageurs.

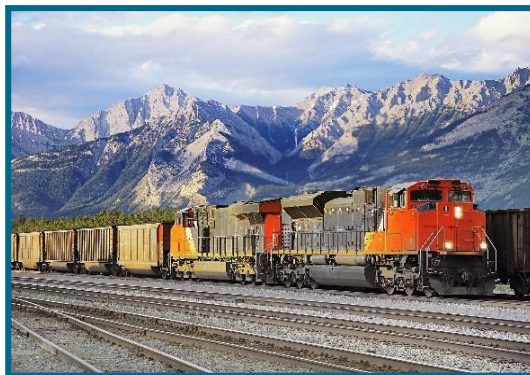
Par ailleurs, en 2024-2025, TC poursuivra sa collaboration avec les principaux intervenants du secteur et la mobilisation de ces derniers en vue de faire progresser les travaux en matière de politiques dans le domaine de la sécurité et de la sûreté ferroviaires, y compris l'élaboration de cadres de réglementation et de surveillance. Les progrès permettront également de mieux comprendre les nouvelles technologies en collaborant avec les membres de l'industrie, les universités et les organismes de recherche.

### Améliorer la sûreté ferroviaire

En 2024-2025, TC continuera d'améliorer la sécurité et la sûreté ferroviaires en collaborant avec l'industrie et ses partenaires chargés de l'application de la loi dans tout le Canada. Les travaux se concentreront sur l'élaboration de politiques, de procédures opérationnelles normalisées et d'autres outils pour traiter les risques de sûreté et les incidents préoccupants sur l'ensemble du réseau ferroviaire, comme les manipulations, les interférences avec l'exploitation ferroviaire ou d'autres événements suspects.

À cette fin, le Ministère :

- intégrera de nouveaux outils tels que les *sanctions administratives pécuniaires* dans le cadre de la sûreté ferroviaire;
- recherchera des occasions d'améliorer la manière dont la police ferroviaire est gérée;
- fera progresser le [projet de loi C-33-la Loi visant à renforcer le réseau portuaire et la sécurité ferroviaire au Canada](#) et ses règlements connexes;
- supervisera le *Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses* et le *Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire de voyageurs*;
- élaborera et mettra en œuvre des procédures opérationnelles normalisées de contrôle, nouvelles ou révisées, y compris des procédures de conformité et d'application de la loi;
- organisera des séances de formation et d'information à l'intention des entités réglementées et des inspecteurs de la sûreté des transports; et collaborera avec les partenaires provinciaux, territoriaux et autochtones, ainsi qu'avec l'industrie, afin de cerner et limiter les interférences ainsi que de mieux protéger les infrastructures et les corridors de transport commerciaux essentiels.



Par le biais de son [Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire](#), TC investira dans la recherche et l'éducation de groupes cibles comme les conducteurs professionnels, les opérateurs de machines agricoles, les utilisateurs de véhicules de loisirs et les nouveaux/jeunes conducteurs, qui courent un risque plus élevé de blessures ou de décès en raison d'accidents aux passages à niveau ou d'intrusions sur les voies ferrées.

### Transport multimodal et sécurité routière

#### Améliorer la sécurité des véhicules automobiles

En 2024-2025, les inspecteurs automobiles de TC continueront à [tester les véhicules](#), les sièges d'auto pour enfants et les pneus pour s'assurer que les produits fabriqués pour le marché canadien répondent aux exigences de sécurité. Les inspecteurs contrôleront les fabricants et les

importateurs pour s'assurer qu'ils détiennent les documents de certification nécessaires, que les essais requis ont été réalisés et que les rappels de sécurité ont été effectués conformément aux exigences applicables. Les inspecteurs de TC analyseront également les plaintes en matière de sécurité émanant du public et d'autres sources afin de cerner les défauts de sécurité des produits et d'assurer des rappels rapides.

TC continuera également à soutenir les essais et l'utilisation commerciale des nouvelles technologies automobiles. Cela comprend ce qui suit :

- effectuer la recherche pré réglementaire sur divers systèmes de sécurité des véhicules et sur les technologies d'automatisation, afin d'éclairer les lignes directrices et les normes nationales et internationales;
- collaborer avec la communauté internationale et les principaux partenaires bilatéraux (y compris les États-Unis) pour s'assurer que les régimes de sécurité de chaque pays pour les nouvelles technologies automobiles fonctionnent bien ensemble; et
- promouvoir le Cadre de sécurité du Canada pour les véhicules automatisés et connectés 2.0. qui sera publié en 2024.



En 2024-2025, TC continuera à travailler avec les provinces et les territoires, le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) et les intervenants de l'industrie pour renforcer la sécurité des véhicules automobiles commerciaux. Il s'agira notamment de mettre en œuvre l'obligation pour les véhicules commerciaux soumis à la réglementation fédérale d'utiliser des dispositifs d'enregistrement électronique certifiés.

Le Ministère collaborera également avec d'autres ministères fédéraux, les provinces et les territoires, l'industrie, des experts en cybersécurité et des partenaires internationaux afin d'élaborer des orientations et des outils visant à améliorer la cybersécurité des véhicules. Il s'agira notamment de :

- mettre à jour et promouvoir la [Ligne directrice sur la cybersécurité des véhicules du Canada](#);
- mettre en œuvre les objectifs et les priorités définis dans la [Stratégie de cybersécurité des véhicules de Transports Canada](#);
- mener des recherches et participer à des forums internationaux de normalisation afin de garantir une approche cohérente de la cybersécurité des véhicules.

### **Moderniser les régimes et les technologies de réglementation multimodale**

TC continuera à contribuer à la modernisation des lois et des règlements par le biais d'initiatives telles que le projet de loi annuel de modernisation de la réglementation et les feuilles de route pour l'examen de la réglementation. Nous travaillerons également avec l'industrie sur l'utilisation d'outils tels que les bacs à sable réglementaires afin d'encourager une réglementation innovante du secteur des transports.

Le Ministère continuera également à utiliser la technologie et les données pour aider les organismes de réglementation à analyser des cadres réglementaires complexes et à traiter les effets combinés de la réglementation sur l'industrie. Ce travail nous aidera à harmoniser la

réglementation, à réduire les formalités administratives et à soutenir la sécurité et l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement.

**Soutenir l'innovation dans les transports grâce à des « bacs à sable réglementaires »**

Un bac à sable réglementaire est un espace conçu et contrôlé par un organisme de réglementation tel que Transports Canada, destiné à tester de nouveaux produits ou processus sous surveillance avant qu'ils n'entrent sur le marché.

Les organismes de réglementation, en collaboration avec les innovateurs et les intervenants intéressés, peuvent bénéficier de bacs à sable réglementaires pour créer un environnement où les expériences peuvent avoir lieu en toute sécurité. Lors de la conception d'un bac à sable, les organismes de réglementation prennent en compte la protection des consommateurs, du public et de l'environnement, ainsi que les exigences et les besoins de l'industrie. Les résultats des tests fournissent des données précieuses qui sont utilisées par les organismes de réglementation pour élaborer des règlements.

L'un des bacs à sable réglementaires de TC permet de tester les nouveaux drones en toute sécurité. Dans le cadre de l'arrangement du bac à sable, les acteurs de l'industrie reçoivent des licences spéciales qui leur permettent de tester des activités de drones actuellement non réglementées. TC supervise le bac à sable pour s'assurer que les tests sont effectués en toute sécurité. Les données recueillies dans ce bac à sable permettent à TC d'apporter des modifications éclairées au *Règlement de l'aviation canadien* sur l'utilisation des drones au Canada.

**Améliorer la sécurité routière**

En 2024-2025, TC continuera de fournir un soutien financier aux provinces, aux territoires et au Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé afin de maintenir et de mettre en œuvre les normes du Code national de sécurité et d'offrir une formation uniforme à l'échelle nationale aux conducteurs et aux inspecteurs de camions.

Grâce à son Programme amélioré de paiements de transfert de la sécurité routière, TC maximisera les investissements dans des domaines prioritaires tels que :

- la conduite en état d'ébriété, la distraction et l'agressivité au volant;
- les excès de vitesse;
- la conception innovante, l'essai et l'intégration de véhicules connectés et automatisés;
- la formation, l'essai et l'amélioration des technologies des systèmes avancés d'aide à la conduite.

**Transport des marchandises dangereuses**

**Moderniser la surveillance et la réglementation du transport des marchandises dangereuses**

En 2024-2025, TC poursuivra la mise en œuvre de sa [feuille de route pour la modernisation](#) du transport des marchandises dangereuses (TMD). Cela permettra d'améliorer les mesures visant à prévenir et à réduire l'incidence des déversements, des rejets et des incidents liés aux marchandises dangereuses, ainsi qu'à réduire nettement le nombre de décès et de maladies dus à des substances chimiques dangereuses, à la pollution et à la contamination de l'air, de l'eau et du sol.

Afin de suivre l'évolution du secteur et des conditions technologiques, TC se concentrera sur les mesures législatives et réglementaires visant à améliorer l'application et le respect de la législation. Il s'agira notamment de mettre à jour le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*

(RTMD), en mettant l'accent sur les points suivants :

- les exigences en matière de formation pour les intervenants;
- l'utilisation de documents d'expédition électroniques;
- la gestion des exigences d'enregistrement pour les installations impliquées dans les activités liées aux contenants, ce qui comprend la conception, la fabrication, la réparation et la requalification des conteneurs de transport de marchandises dangereuses.

### Contenants de marchandises dangereuses

Un « contenant » est un conteneur ou un emballage, ou toute partie d'un moyen de transport qui est ou pourrait être utilisé pour contenir des marchandises. Le RTMD peut faire référence à des dispositions réglementaires ou à des normes relatives à la fabrication, à la sélection et à l'utilisation d'un contenant pour les marchandises dangereuses. Les petits contenants peuvent être des jerricans, des fûts, des cylindres et des emballages combinés. Les grands contenants peuvent être des conteneurs en vrac, des camions-citernes et des wagons-citernes. En vertu du RTMD, les contenants doivent répondre à des exigences spécifiques, qui varient en fonction de la taille du conteneur et de la classe de danger de la marchandise dangereuse.

TC prendra des mesures pour garantir des données sur les marchandises dangereuses de grande qualité, complètes et entièrement liées pour l'analyse des risques et l'établissement de rapports. Cela inclut les exigences d'enregistrement pour les personnes qui importent, présentent au transport, manipulent ou transportent des marchandises dangereuses. Ces renseignements nous aideront à mieux identifier les membres de la communauté réglementée et à recueillir et analyser de l'information sur la manière dont les chaînes d'approvisionnement sont gérées et supervisées. Cela nous permettra, tout particulièrement, de mieux utiliser les 153 postes de contrôle du Ministère, dont 118 inspecteurs, et de les affecter là où ils sont le plus nécessaires.

### Améliorer la réponse aux accidents impliquant des marchandises dangereuses

En 2024-2025, TC continuera à évaluer les plans d'intervention d'urgence (PIU) et à déployer des spécialistes des mesures correctives pour atténuer les répercussions des accidents. Nous continuerons à améliorer et à maintenir la capacité du Canada à répondre aux incidents chimiques, biologiques, radiologiques, nucléaires et explosifs.

Le [Centre canadien d'urgence transport \(CANUTEC\)](#) publiera l'édition 2024 du Guide des mesures d'urgence et continuera à fournir des conseils techniques en matière d'intervention d'urgence pour les situations d'urgence et les incidents liés aux marchandises dangereuses dans tous les modes de transport, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.

Pour compléter ce travail, nous améliorerons nos programmes de sensibilisation à la sécurité afin de mieux promouvoir le matériel auprès des intervenants (comme les municipalités, les premiers intervenants, les groupes autochtones, etc.).

TC poursuivra ses recherches sur les questions et les risques liés au transport des marchandises dangereuses, notamment :

- l'analyse géographique de l'emplacement et des incidences sur le site des marchandises dangereuses transportées par les différents modes;
- les piles au lithium et les systèmes de stockage d'énergie;





- les contenants;
- les mesures d'intervention en cas d'urgence;
- le transport de l'hydrogène et d'autres carburants propres; et
- l'analyse des chaînes d'approvisionnement basées sur un système d'information géographique (SIG).

### **Renforcer la collaboration en matière de gestion des marchandises dangereuses**

TC continuera à travailler avec d'autres ministères sur des initiatives clés qui ont une incidence sur le transport des marchandises dangereuses. Il s'agit notamment du transport en vrac d'ammoniac anhydre en tant que vecteur d'énergie hydrogène, un élément majeur de la transition du Canada vers la carboneutralité.

Afin d'identifier plus efficacement les membres de la communauté réglementée du transport des marchandises dangereuses, TC continuera à travailler avec les provinces et les territoires pour obtenir l'accès aux données sur le transport routier. Nous travaillerons également avec les États-Unis et les Nations Unies pour harmoniser les exigences réglementaires. Nous utiliserons notre programme de subventions et de contributions aux fins suivantes :

- aider les régions rurales, éloignées et isolées à faire face aux situations d'urgence; et
- améliorer la sensibilisation, l'information et l'éducation.

### **Sûreté du réseau de transport et gestion des urgences**

#### **Renforcer la sûreté du transport multimodal et à l'échelle du réseau**

Dans le cadre de son programme de gestion des urgences, TC continuera à assumer les responsabilités qui lui incombent au titre de la *Loi sur la gestion des urgences*.

Pour répondre aux nouvelles menaces et situations susceptibles d'avoir une incidence sur le réseau de transport, nous continuerons à travailler avec nos partenaires fédéraux dans le cadre d'une approche pangouvernementale de la préparation, de la prévention et de la réduction de l'incidence des situations d'urgence, ainsi que de la réponse et de la récupération. Il s'agira notamment d'assurer la coordination avec les partenaires industriels et provinciaux, pour permettre à nos réponses aux incidents soient bien coordonnées. Cela nécessitera également une coordination étroite avec le Bureau national de la chaîne d'approvisionnement.

En 2024-2025, TC continuera d'exploiter trois centres d'opérations bien administrés qui améliorent la gestion des incidents :

- le Centre d'intervention de TC (CITC), qui sert de point de contact ministériel pour les incidents de transport, continuera à répondre aux situations d'urgence 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.
- [Le Centre canadien d'urgence transport \(CANUTEC\)](#) continuera à fournir des conseils techniques 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 aux partenaires et au personnel d'intervention d'urgence qui gèrent les situations d'urgence et les incidents liés aux marchandises dangereuses dans tous les modes de transport.
- Le Centre des opérations du Programme de protection des passagers continuera à travailler en étroite collaboration avec Sécurité publique Canada pour mettre en œuvre le Programme de protection des passagers amélioré, qui prévoit des mesures de sûreté visant à limiter les déplacements des voyageurs préoccupants et à éviter les erreurs d'identification.

Le CANUTEC publiera et distribuera également l'édition 2024 du *Guide des mesures d'urgence*, en collaboration avec les États-Unis, le Mexique et l'Argentine. Ce guide est utilisé par les premiers

intervenants lors de la phase initiale d'un incident de transport impliquant des marchandises dangereuses.

### **Moderniser les habilitations de sécurité pour le personnel des transports**

En 2024-2025, TC continuera à moderniser et à améliorer le [Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport aérien](#) et le [Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime](#).

Ces programmes soutiennent le mandat du Ministère et les partenaires de transport en matière de sécurité en :

- traiter rapidement et efficacement les demandes d'habilitation de sécurité en matière de transport; et
- s'adapter à l'évolution constante du paysage de la sécurité et des transports.

Les responsables des deux programmes travaillent en étroite collaboration avec les partenaires en matière de sécurité afin de vérifier rigoureusement les antécédents des personnes qui ont besoin d'une habilitation de sécurité pour accéder sans escorte aux zones réglementées des aéroports ou des ports maritimes désignés, ou pour occuper des postes de confiance dans ces ports maritimes.

Notre travail pour moderniser le programme consiste à :

- améliorer le processus de candidature en utilisant des outils numériques accessibles; et
- rationaliser les processus de demande et de vérification afin que TC et ses partenaires suivent les nouvelles embauches, la rétention, la diversité et l'inclusion, ainsi que des normes de service.

### **Améliorer la collecte du renseignement sur la sécurité des transports**

TC continuera à travailler en étroite collaboration avec ses partenaires fédéraux en matière de renseignement et sécurité afin d'améliorer la façon dont nous évaluons les vulnérabilités et les menaces pour le réseau de transport du Canada et l'intégrité de la chaîne d'approvisionnement correspondante, ainsi que pour soutenir la communauté fédérale dans la réponse aux questions de sécurité.

Dans le cadre d'une approche pangouvernementale du renseignement de sécurité, TC accomplira ce qui suit :

- aider les partenaires fédéraux à réaliser des examens d'investissement en vertu de la *Loi sur l'investissement Canada*;
- surveiller le réseau de transport canadien pour détecter les risques d'activités hostiles et malveillantes;
- soutenir d'autres initiatives clés en matière de sécurité, comme le projet de loi C-26, *Loi concernant la cybersécurité, modifiant la Loi sur les télécommunications*; et
- collaborer avec les agences de surveillance de la sécurité nationale et du renseignement, y compris l'Office de surveillance des activités en matière de sécurité nationale et de renseignement, le Comité des parlementaires sur la sécurité nationale et le renseignement et le commissaire au renseignement, sur les responsabilités conformément à la *Charte canadienne des droits et libertés*, la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, ainsi que d'autres lois applicables.

### **Maintenir une application forte et active de la réglementation**

Le Programme national de l'application de la loi du Ministère continuera à élaborer et à mettre en œuvre des politiques et des procédures d'application de la loi afin de garantir l'uniformité et l'efficacité de nos méthodes d'application de la loi dans l'ensemble des régions, des programmes et

des modes de transport. Nous poursuivrons également la mise en œuvre du régime de sanctions administratives pécuniaires prévu par la [Loi maritime du Canada](#).

### **Protéger notre qualité de vie par la sécurité et la sûreté**

Chaque jour, Transports Canada contribue à la qualité de vie des Canadiens en soutenant des mesures visant à prévenir les accidents et les blessures, voire les décès, liés aux déplacements aériens, ferroviaires, maritimes et routiers. Nos diverses initiatives en matière de sécurité des transports contribuent à plusieurs des indicateurs du cadre sur la qualité de vie.

Par exemple :

- tester les véhicules et les pneus fabriqués pour le marché canadien; la sécurité des véhicules automobiles contribue à réduire le nombre d'accidents de la route potentiellement mortels au Canada;
- la surveillance de la conformité des fabricants et des importateurs aux rappels de sécurité et l'obligation de certifier et de tester les véhicules réduisent également le nombre de dangers potentiels dans les véhicules automobiles, ce qui peut avoir une incidence sur le nombre de blessures et de décès liés à des accidents de la route;
- tester les sièges d'auto pour enfants et promouvoir la sécurité des autobus scolaires pour protéger les enfants en bas âge et les jeunes; et
- l'élaboration, la promotion et l'application de normes de sécurité et de sûreté dans les secteurs aérien, maritime et ferroviaire aident les Canadiens à se sentir plus en sécurité et protégés contre les accidents ou les actes malveillants.

### **Aperçu des ressources prévues en 2024-2025**

- Dépenses prévues : 529 947 503 \$
- Ressources à temps plein prévues : 3 626

### **Priorités gouvernementales connexes**

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

Le Ministère continue d'investir à long terme dans la recherche sur la protection des femmes contre les accidents par l'entremise de son Centre d'innovation pour le transport. Des résultats peuvent être observés, grâce à l'émergence d'outils efficaces conçus pour représenter les femmes et, en fin de compte, à la réduction des taux de blessures chez les femmes. La collaboration continue avec d'autres groupes de recherche ainsi que la diffusion des résultats de la recherche par des groupes d'experts et de conférences techniques sont des indicateurs importants qui reflètent la force et le potentiel des programmes en cours.

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

En 2024-2025, la Direction générale du transport des marchandises dangereuses (TMD) poursuivra la mise en œuvre de la feuille de route de modernisation du TMD afin de :

- se concentrer sur le travail dans les 4 piliers du programme;
- donner suite à toute recommandation d'audit en suspens.

Le travail de la direction générale pour prévenir et atténuer les déversements, les rejets et les incidents impliquant des marchandises dangereuses continue d'aider le Canada à atteindre l'[Objectif de développement durable 3 des Nations Unies – Permettre à tous de vivre en bonne](#)

santé et promouvoir le bien-être de tous à tout âge.

La mise en œuvre de la feuille de route contribuera à la réalisation de l'objectif spécifique lié à la lutte contre la pollution, à savoir : « D'ici à 2030, réduire nettement le nombre de décès et de maladies dus à des substances chimiques dangereuses, à la pollution et à la contamination de l'air, de l'eau et du sol. »

De plus amples renseignements sur les contributions de [Transports Canada](#) au Plan fédéral de mise en œuvre du Programme 2030 et à la Stratégie fédérale de développement durable se trouvent dans notre [Stratégie ministérielle de développement durable](#).

### Répertoire des programmes

Le Réseau de transport sûr et sécuritaire est soutenu par les programmes suivants dans le Répertoire des programmes :

- Services aériens
- Surveillance de la sécurité aérienne
- Cadre réglementaire de la sécurité aérienne
- Surveillance de la sûreté aérienne
- Cadre réglementaire de la sûreté aérienne
- Gestion des urgences
- Surveillance de la sûreté intermodale du transport terrestre
- Cadre réglementaire de la sûreté intermodale du transport terrestre
- Surveillance de la sécurité maritime;
- Cadre réglementaire de la sécurité maritime
- Surveillance de la sûreté maritime
- Cadre réglementaire de la sûreté maritime
- Surveillance du transport multimodal et de la sécurité de l'automobile
- Cadre réglementaire du transport multimodal et de la sécurité de l'automobile
- Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire
- Surveillance de la sécurité ferroviaire
- Cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire
- Programmes de filtrage de sûreté
- Surveillance du transport des marchandises dangereuses
- Cadre réglementaire du transport des marchandises dangereuses
- Soutien technique du transport des marchandises dangereuses

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

### Résumé des changements apportés au cadre d'établissement de rapport depuis l'année dernière

Aucun changement n'a été apporté au cadre d'établissement de rapport depuis 2023-2024.

## Responsabilité essentielle 2 : Un réseau de transport écologique et novateur

### Dans la présente section

- Description
- Répercussions sur la qualité de vie
- Résultats et cibles
- Plans visant à atteindre les cibles
- Principaux risques
- Aperçu des ressources prévues en 2024-2025
- Priorités gouvernementales connexes
- Répertoire des programmes
- Résumé des changements apportés au cadre d'établissement de rapport depuis l'année dernière

### Description

Soutenir le programme environnemental du gouvernement du Canada en :

- réduisant les émissions atmosphériques nocives;
- réduisant l'incidence du transport maritime;
- réitérant notre engagement en faveur de l'innovation dans le secteur des transports.

### Répercussions sur la qualité de vie

Cette responsabilité essentielle, spécifiquement liée aux activités relatives à la croissance propre et au changement climatique ainsi qu'à la protection des océans et du milieu marin, est en rapport avec le [Cadre de qualité de vie pour le Canada](#) par le biais des indicateurs suivants :

- L'environnement et les personnes, en particulier :
  - la qualité de l'air;
  - l'adaptation aux changements climatiques.
- L'intégrité écologique et la gestion de l'environnement, y compris :
  - les émissions de gaz à effet de serre;
  - l'index des espèces canadiennes;
  - les écosystèmes marins et côtiers.

Cette responsabilité essentielle, par le biais de ses activités d'autodétermination, de partenariats avec les Autochtones et de mobilisation, contribue également au domaine de la bonne gouvernance, en particulier à l'indicateur « Démocratie et institutions ».

### Résultats et cibles

Les tableaux suivants présentent, pour chaque résultat ministériel lié au réseau de transport écologique et innovant, les indicateurs, les résultats des trois plus récents exercices financiers, les cibles et les dates d'atteinte des cibles approuvés en 2024-2025.

**Tableau 4 : Indicateurs, résultats et cibles pour le résultat ministériel – Les émissions atmosphériques nocives provenant des transports au Canada sont réduites**

Indicateur	Résultat de 2020-2021	Résultat de 2021-2022	Résultat de 2022-2023	Cible	Date de réalisation
Variation en pourcentage des émissions de GES produites par le secteur des transports	8,9 % sous les niveaux de 2005 en 2020	4,3 % sous les niveaux de 2005 en 2021	Les résultats de 2022 seront disponibles en avril 2024.	Les réductions d'émissions dans le secteur des transports contribuent à l'objectif national de réduction des émissions de 40 à 45 % par rapport aux niveaux de 2005 d'ici à 2030, conformément à la contribution déterminée au niveau national du Canada.	31 mars 2025

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](#).

**Tableau 5 : Indicateurs, résultats et cibles pour le résultat ministériel – Les milieux marins et océaniques canadiens sont protégés contre les répercussions du transport maritime**

Indicateur	Résultat de 2020-2021	Résultat de 2021-2022	Résultat de 2022-2023	Cible	Date de réalisation
Volume des déversements d'hydrocarbures de plus de 10 litres détectés	S.O. – Nouvel indicateur en 2023-2024	S.O. – Nouvel indicateur en 2023-2024	S.O. – Nouvel indicateur en 2023-2024	Moins de 6 490 litres <sup>10</sup>	31 mars 2025
Pourcentage de bâtiments de 20 mètres et plus qui respectent les mesures de ralentissement qui atténuent les répercussions du trafic maritime sur les espèces marines	S.O. – Nouvel indicateur à partir du 1 <sup>er</sup> avril 2021	99,51 %	99,94 %	Au moins 85 %	31 mars 2025

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>10</sup> Cet objectif est basé sur une moyenne des résultats antérieurs.



**Tableau 6 : Indicateurs, résultats et cibles pour le résultat ministériel – Un réseau de transport qui appuie l’innovation**

Indicateur	Résultat de 2020-2021	Résultat de 2021-2022	Résultat de 2022-2023	Cible	Date de réalisation
Nombre de projets, d’évaluations, d’études et d’analyses des technologies de transport nouvelles et émergentes qui fournissent des éléments à l’appui de la prise de décision relative aux politiques et aux règlements	S.O. : Nouvel indicateur en 2023-2024	S.O. : Nouvel indicateur en 2023-2024	S.O. : Nouvel indicateur en 2023-2024	Au moins 30	31 mars 2025

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](#).

### Plans visant à atteindre les résultats

#### Croissance propre et changements climatiques

#### Atteindre les objectifs de faible émission de carbone et de carboneutralité dans le secteur des transports

En 2024-2025, TC continuera de diriger et de faciliter la transition du réseau de transport du Canada vers des technologies à faibles émissions de carbone et zéro émission, à l’appui de l’engagement de carboneutralité du gouvernement. Pour ce faire, on appuiera les politiques et les programmes liés aux éléments suivants :

- [Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques](#);
- [Plan climatique renforcé du Canada](#); (PDF, 5,4 Mo)
- [Plan de réduction des émissions pour 2030 du Canada](#); (PDF, 2,42 Mo)
- [Plan d’action du Canada pour un transport routier propre](#); (PDF, 3.3 MB), et
- [Mise en œuvre du Plan d’action climatique de l’aviation du Canada de 2022](#). (PDF, 3.08 MB)

Nous travaillerons avec les intervenants, les principaux experts, les provinces et les territoires, les groupes autochtones et le public pour élaborer et mettre en œuvre des plans d’action nationaux et des accords volontaires afin de décarboniser les secteurs aériens, maritime et ferroviaire. Cela comprend ce qui suit :

- un plan directeur sur les carburants durables pour le Canada;
- un plan d’action pour le climat marin; et
- des travaux dans le cadre d’un protocole d’entente avec l’Association des chemins de fer du Canada.

TC travaillera également avec des partenaires dans le cadre de forums internationaux comme l’OACI et l’Organisation maritime internationale, afin de réduire les répercussions des transports internationaux sur l’environnement. Il s’agira notamment de poursuivre les efforts visant à soutenir la [stratégie actualisée en matière de gaz à effet de serre](#) de l’Organisation maritime internationale.

TC soutiendra également la conception et la mise en œuvre de programmes, de politiques et de règlements liés aux émissions, fondées sur des données probantes, afin d’intégrer les innovations dans le réseau de transport. Les principaux produits livrables comprennent :

- faire progresser les essais de systèmes de propulsion à zéro émission et de carburants à faible teneur en carbone pour les bâtiments canadiens;
- élaborer des codes, des normes et des pratiques exemplaires pour l'hydrogène ferroviaire au Canada; et
- financier des projets sur le camionnage lourd zéro émission visant à décarboniser le secteur du transport routier de marchandises.

### **Promouvoir et faciliter la transition à des véhicules zéro émission**

TC travaillera avec ses partenaires fédéraux pour mettre en œuvre des mesures qui permettront aux consommateurs et aux entreprises d'opter plus facilement pour des véhicules zéro émission. Nous travaillerons également avec l'industrie, les organismes de réglementation provinciaux et les universitaires pour faire progresser les solutions de camionnage zéro émission.

Nous financerons les travaux de recherche et de développement multimodaux, les tests, les essais et les démonstrations de technologies efficaces à faible teneur en carbone et à zéro émission pour les secteurs aérien, ferroviaire, maritime et routier.

Dans le cadre du Programme de camionnage zéro émission, nous continuerons à travailler avec les provinces et d'autres bénéficiaires pour nous préparer aux technologies de zéro émission pour les camions. Parmi plusieurs initiatives, le programme soutiendra la collaboration avec la communauté nord-américaine de recherche sur le camionnage afin de mener à bien des recherches qui :

- nous aiderons à mettre à jour les règlements;
- amélioreront les données sur les itinéraires de camionnage au Canada; et
- amélioreront notre compréhension des traitements aérodynamiques émergents pour les remorques.



Nos conclusions éclaireront le processus réglementaire national ainsi que l'élaboration des règlements techniques mondiaux.

Le Programme d'incitatifs pour les véhicules zéro émission (iVZE) et le lancement du Programme d'incitatifs pour les véhicules moyens et lourds zéro émission (iVMLZE) ont joué un rôle central dans le travail du gouvernement pour accélérer le passage aux véhicules zéro émission (VZE).

Pour atteindre l'objectif de 100 % de ventes de véhicules zéro émission d'ici 2035, le gouvernement a proposé en décembre 2022 une réglementation des ventes qui exige ce qui suit :

- au moins 20 % des véhicules en vente devront être des VZE d'ici à 2026;
- au moins 60 % en 2030; et
- 100 % en 2035.

Nous prévoyons de mettre en œuvre ces règlements en 2024-2025.

### Motiver les Canadiens à passer aux véhicules zéro émission

Par le biais du [Programme iVZE](#), depuis mai 2019, le gouvernement du Canada a encouragé l'achat de plus de 330 000 véhicules zéro émission.

- Ces véhicules permettront de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) de plus de 979 000 tonnes par an.
- Plus de 13 millions de tonnes d'émissions sur la durée de vie de *ces véhicules*.

Le Programme iVZE devrait se poursuivre jusqu'au 31 mars 2025 ou jusqu'à l'épuisement des fonds, date à laquelle le gouvernement étudiera de nouvelles stratégies.

En juillet 2022, TC a lancé le [Programme d'incitatifs pour les véhicules moyens et lourds zéro émission \(iVMLZE\)](#). Ces incitatifs contribueront à la décarbonisation des véhicules moyens et lourds.

Au 30 novembre 2023, le programme a permis de rendre plus de 1 500 VMLZE plus abordables pour les entreprises et organisations canadiennes. Le programme se poursuivra jusqu'à l'épuisement des fonds ou jusqu'au 31 mars 2026.

*Le Programme iVZE offre des subventions pouvant atteindre 5 000 \$ aux particuliers, aux entreprises et aux organisations pour l'achat ou la location de véhicules légers (moins de 8 500 livres). Le Programme iVMLZE s'adresse aux entreprises et aux organisations et prévoit des incitatifs pouvant atteindre 200 000 \$ pour l'achat ou la location de véhicules moyens et lourds (plus de 8 500 livres).*

## Protection des océans et des milieux marins

### Mettre en œuvre le Plan de protection des océans (PPO)

En 2024-2025, TC poursuivra la mise en œuvre du [Plan renouvelé de protection des océans \(PPO\)](#) du Canada. Dans le cadre de ses engagements pour 2023-2024, le Ministère :

- a modifié la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* afin de renforcer le cadre national de préparation et d'intervention afin de traiter davantage de types de pollution en plus des hydrocarbures, tout en établissant de nouveaux pouvoirs pour renforcer la gestion proactive des urgences maritimes;
- a modifié la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* et la *Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux* afin de clarifier et d'améliorer l'indemnisation des dommages causés par les incidents de pollution causés par les navires.

Les modifications législatives susmentionnées permettront à TC de continuer à moderniser et à renforcer la sécurité maritime et la protection de l'environnement dans les voies navigables du Canada.

Les travaux comprendront la mise en œuvre d'un Fonds d'assainissement des bâtiments destiné à s'attaquer à long terme aux bâtiments problématiques en imposant une redevance aux propriétaires de bâtiments lors de l'immatriculation ou de l'obtention d'un permis, ce qui offrira des options supplémentaires pour une gestion responsable des bâtiments.

Les modifications législatives permettront également à TC, ainsi qu'aux ministères fédéraux partenaires, d'élaborer un cadre de préparation et d'intervention concernant les substances nocives ou potentiellement dangereuses (SNPD) dans le secteur maritime pour le Canada, y compris des règlements et des exigences renforcées en matière de gestion des urgences maritimes. En 2024-2025, TC entend également publier le nouveau *Règlement sur l'intervention environnementale* dans la partie I de la *Gazette du Canada*. Ce projet de règlement vise à améliorer la préparation et l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures provenant de bâtiments et d'installations de manutention d'hydrocarbures.

Les initiatives du PPO visent collectivement à accroître la sécurité maritime et la protection de l'environnement dans les voies navigables du Canada, tout en appuyant l'engagement du gouvernement à l'égard de la réconciliation. Au cours de l'année à venir, de nombreuses initiatives contribueront à la réalisation de ces objectifs. Par exemple, les travaux se poursuivront concernant les objectifs suivants :

- Élaboration d'un système national coordonné d'intervention en cas de pollution marine, quel que soit le lieu ou le type de produit déversé, et élaboration d'options et de recommandations sur la manière de répondre aux besoins de remorquage d'urgence sur toutes les côtes.
- soutien à la détection de la pollution et à la dissuasion dans les couloirs marins de l'Arctique; collecte de données sur la connaissance de la situation afin d'améliorer la surveillance de la sécurité et de la sûreté maritime, la souveraineté et les opérations de recherche et de sauvetage.
- Améliorer la plateforme Web conçue pour améliorer la connaissance de la situation maritime et élargir la base d'utilisateurs partout au Canada.
- Mettre à l'essai une table ronde sur la réglementation avec les peuples autochtones en vue d'élaborer un processus inclusif pour élaborer des règlements sur la sécurité maritime et l'environnement.
- Offrir d'autres occasions aux collectivités côtières et autochtones de collaborer et de participer au système de sécurité maritime et au système de protection de l'environnement du Canada.

### **Prévenir la pollution et la dégradation des milieux marins**

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

- Adopter des mesures environnementales renforcées obligatoires sur les rejets des navires de croisière et l'élaboration de règles permanentes pour la saison des croisières de 2023<sup>11</sup>;
- interdire le mazout lourd dans l'Arctique canadien, conformément à la réglementation internationale qui entrera en vigueur en 2024; et
- examiner les moyens de décarboniser le secteur du transport maritime, créer un plan d'action pour le climat marin et mettre en œuvre un programme de corridors maritimes verts de 165,4 millions de dollars.

---

<sup>11</sup> En 2023, TC a remplacé les mesures précédemment volontaires par un arrêté d'urgence pris en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. TC collabore avec l'industrie des croisières pour mettre en place un régime obligatoire permanent en modifiant le *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux*.

- continuer à veiller à ce que le transport maritime soit conforme aux lois canadiennes, comme la [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#).

Nous améliorerons également la réglementation en réalisant ce qui suit :

- mettre à jour le [Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments \(RRUB\)](#) et y ajouter 23 nouvelles restrictions concernant 6 étendues d'eau;
- mettre à jour le [Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux](#) afin de l'aligner sur la [Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires](#) et la [Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires](#).

### **S'attaquer au problème des épaves et des bâtiments abandonnés ou dangereux**

En 2024-2025, TC continuera à préserver et à restaurer les écosystèmes marins en prenant des mesures pour s'occuper des épaves et des bâtiments abandonnés ou dangereux.

Il s'agit de poursuivre la mise en œuvre et l'application de la [Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux](#), qui renforce la responsabilité des propriétaires en ce qui concerne la gestion de la fin de vie des bâtiments.

La mise en œuvre de cette loi contribuera également à créer des possibilités économiques pour les entreprises et les collectivités autochtones afin de s'attaquer au problème des bâtiments préoccupants. Elle améliorera la qualité des renseignements sur les propriétaires de bâtiment et aidera TC à créer un programme financé par ces propriétaires qui gèrera les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux qui ont été classés comme prioritaires.

TC poursuivra la mise en œuvre de la [Loi sur les eaux navigables canadiennes](#), tout en procédant à une révision législative de ses dispositions et de son fonctionnement. Par ce travail, le Ministère soutiendra l'engagement du gouvernement en faveur de la réconciliation avec les peuples autochtones.

TC continuera également à élaborer de nouvelles dispositions réglementaires sur les sanctions administratives pécuniaires afin d'améliorer notre capacité à faire respecter la [Loi sur les eaux navigables canadiennes](#).

### **Protéger et conserver les zones marines, les habitats et la biodiversité**

En 2024-2025, TC continuera à travailler avec d'autres ministères fédéraux qui établissent de nouvelles zones de protection marine. Les [objectifs de conservation marine](#) du Canada visent à protéger et à conserver 25 % des océans du Canada d'ici 2025 et 30 % d'ici 2030, dans le cadre des engagements pris par le gouvernement lors de l'élaboration du [Cadre mondial de la biodiversité de Kunming à Montréal](#).

TC fournira des conseils et des orientations sur les activités de transport maritime afin de soutenir les objectifs de conservation dans ces zones de protection. Nous encouragerons également les options visant à améliorer les mesures environnementales pour les rejets normaux des bâtiments dans les zones de protection marine.

TC poursuivra ses travaux sur la réduction des risques environnementaux et économiques liés aux espèces aquatiques envahissantes et contribuera à la protection de la biodiversité mondiale. De 2023 à 2027, Transports Canada soutiendra des projets de recherche et de développement menés par l'industrie dans le cadre du [Programme d'innovation pour les eaux de ballast](#).

Ce programme vise à optimiser la technologie de gestion des eaux de ballast pour la région des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent et à renforcer l'efficacité du [Règlement sur l'eau de ballast](#). Le Canada continuera également à promouvoir la compatibilité réglementaire binationale avec les États-Unis en matière de gestion des eaux de ballast et à travailler à l'amélioration de la convention internationale sur

les eaux de ballast.

Nous continuerons également à collaborer avec la communauté maritime nationale et internationale sur le contrôle et la gestion de l'encrassement biologique des bâtiments, notamment dans le cadre d'essais de technologies de captage et de nettoyage des navires dans l'eau.

#### **Démonstration de technologies environnementales de nettoyage et de captage dans l'eau**

TC soutient les démonstrations de services de nettoyage et de captage dans l'eau respectueux de l'environnement au Canada.

Nous poursuivrons les études scientifiques, dont certaines en partenariat avec le ministère des Pêches et des Océans du Canada (MPO), afin de mieux comprendre les risques liés à l'encrassement biologique des bâtiments dans les écosystèmes marins canadiens. Ces études aideront TC à créer un cadre stratégique national fondé sur des preuves pour contrôler et gérer l'encrassement biologique des bâtiments d'ici 2027.

TC a collaboré avec d'autres États membres et observateurs à l'élaboration des [Directives de 2023 de l'Organisation maritime internationale \(OMI\) pour le contrôle et la gestion de l'encrassement biologique des navires en vue de réduire au minimum le transfert d'espèces aquatiques envahissantes](#) (PDF, 2,46 Mo). TC mettra en œuvre ces directives, qui sont également conformes aux orientations volontaires du Canada publiées à l'automne 2022.

En 2024-2025, le Ministère poursuivra ses efforts pour éviter que les déchets plastiques provenant des activités des navires ne se répandent dans les milieux marins. Il s'agira notamment de poursuivre nos travaux nationaux et internationaux en vue d'établir un cadre stratégique national complet et fondé sur des données probantes d'ici 2027 pour lutter contre les déchets plastiques marins provenant des navires.

TC entreprendra des études fondamentales et collaborera avec Environnement et Changement climatique Canada pour mieux comprendre l'effet combiné des microplastiques libérés par les revêtements de coque des navires et les eaux grises. TC entreprendra également des études pour évaluer et améliorer les systèmes de gestion des déchets portuaires.

#### **Protéger les baleines dans les eaux canadiennes**

En collaboration avec l'industrie maritime, le milieu universitaire, les groupes autochtones, les organisations environnementales, d'autres ministères, les États-Unis et la communauté internationale, TC évalue, teste et met en œuvre des mesures visant à réduire les répercussions du trafic maritime sur les populations de baleines en danger, en particulier l'épaulard résident du Sud et la baleine noire de l'Atlantique Nord. Guidées par la science et soutenues par une surveillance vigilante, ces mesures de protection sont révisées chaque année.

#### **Menaces pour les baleines dans les eaux canadiennes**

Pour les épaulards résidents du Sud sur la côte Ouest du Canada, le bruit sous-marin et les perturbations physiques causées par les navires sont l'une des 3 principales menaces auxquelles l'espèce est confrontée. Le manque de proies et l'exposition aux contaminants sont les deux autres menaces.

Sur la côte Est, les baleines noires de l'Atlantique Nord, qui sont présentes dans les eaux canadiennes et américaines, font face à 2 menaces principales : les collisions avec les navires et les enchevêtrements dans les engins de pêche.



En 2024-2025, TC continuera d'affiner et de mettre en place des mesures pour protéger les baleines des effets négatifs du trafic maritime sur les côtes canadiennes, notamment :

- établir des zones d'exclusion et des restrictions volontaires et obligatoires de la vitesse des bâtiments;
- surveiller les zones de navigation et alerter les marins de la présence de baleines;
- évaluer et affiner les mesures de protection en consultation avec les groupes autochtones, l'industrie et les autres intervenants;
- soutenir la recherche sur le bruit sous-marin généré par les navires;
- encourager l'adoption de nouvelles technologies pour les bâtiments silencieux.

Sur la côte ouest, il s'agira notamment de poursuivre la collaboration avec le Programme d'amélioration de l'observation et de l'habitat des cétacés (Enhanced Cetacean Habitat and Observation – ECHO) de l'Administration portuaire Vancouver Fraser afin de réduire les répercussions du trafic des grands bâtiments commerciaux sur les mammifères marins.

De 2023 à 2026, TC soutiendra la phase d'acquisition d'expérience de 3 ans des [Directives révisées visant à réduire le bruit sous-marin produit par les navires de commerce pour atténuer leurs incidences néfastes sur la faune marine](#) (PDF, 333 Ko) en soumettant les pratiques exemplaires et les leçons tirées de la mise en œuvre des directives révisées.

## Gérer et améliorer le secteur des transports

### Soutenir l'innovation dans les réseaux de transport maritime

En 2024-2025, TC continuera à transformer la conception et la mise en œuvre de ses programmes de gestion du secteur maritime au moyen des actions suivantes :

- accroître la disponibilité de données et de renseignements ouverts et accessibles sur les transports;
- promouvoir de meilleures analyses et des rapports plus étoffés afin d'améliorer la prise de décision fondée sur des données probantes, la prestation de services et la communication des résultats.

Le Ministère améliorera également l'expérience du service client et augmentera le nombre de services numériques et en ligne, notamment grâce aux mesures suivantes :

- améliorer le [Programme de compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance](#);
- poursuivre la numérisation du processus de certification médicale aéronautique et maritime.

### Promouvoir des infrastructures et des activités portuaires durables

Le projet de loi C-33, la [Loi visant à renforcer le réseau portuaire et la sécurité ferroviaire au Canada](#) a été déposé à la Chambre des communes le 17 novembre 2023. Les modifications législatives relatives aux ports répondent aux recommandations de l'[Examen de la modernisation des ports](#) et du rapport final du [Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement](#).

Avec ces changements, nous espérons positionner les ports du Canada comme des centres stratégiques qui soutiennent le rendement de la chaîne d'approvisionnement nationale et gèrent efficacement les décisions d'investissement pour une croissance durable. S'il est adopté, le projet de loi :

- améliorera la compétitivité, la gouvernance et la gestion financière des administrations portuaires canadiennes;
- soutiendra leur capacité à travailler avec les collectivités et les peuples autochtones;
- améliorera la sécurité et la sûreté;
- alignera la gestion des ports sur les objectifs plus généraux du gouvernement en matière

d'écologisation du secteur maritime.

En complément, les mises à jour proposées à la *Loi maritime du Canada* comprennent :

- promouvoir une infrastructure durable du point de vue environnemental;
- agir sur le changement climatique en intégrant mieux les considérations environnementales dans l'aménagement et la gestion des ports.

Jusqu'en 2024-2025, TC travaillera avec les intervenants pour mettre en œuvre la législation si le projet de loi reçoit la sanction royale.

Le projet de loi C-52, la *Loi sur l'amélioration de la transparence et de la responsabilité dans le système de transport* a été déposé à la Chambre des communes le 20 juin 2023. Les changements législatifs liés aux ports visent à améliorer la transparence et la responsabilité des administrations portuaires canadiennes, y compris :

- la manière dont elles fixent leurs frais et la procédure de contestation des frais portuaires par l'intermédiaire de l'Office des transports du Canada;
- des dispositions permettant au gouvernement de mettre en place des dispositions réglementaires pour le règlement extrajudiciaire des litiges concernant les baux des terminaux portuaires;
- autoriser l'Office des transports du Canada à fixer des règles en matière de frais et à recouvrer les coûts liés à la gestion et à l'application des nouvelles dispositions.

## **Partenariats avec les Autochtones et mobilisation**

### **Renforcer les partenariats de collaboration avec les peuples autochtones**

L'engagement de TC en faveur de la réconciliation est à la base de ses activités dans tous les modes de transport. En 2024-2025, le Ministère continuera à établir des partenariats significatifs avec les peuples autochtones. Nous renforcerons la participation des Autochtones en leur proposant des moyens de participer à notre travail, en particulier à la protection des océans et à la sécurité ferroviaire.

Le Ministère poursuivra la mise en œuvre de la [Loi sur la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones \(Loi sur la DNUDPA\)](#) en travaillant avec les peuples autochtones, le ministère de la Justice et d'autres ministères fédéraux. Il s'agira notamment de veiller à ce que les droits des Autochtones soient soigneusement pris en compte lors de la révision et de la mise à jour des lois, règles et mesures administratives relatives aux transports.

À l'appui de ces objectifs, le Ministère donnera suite aux [appels à l'action de la Commission de vérité et réconciliation](#) en continuant d'informer les employés sur l'histoire, la culture et les traditions autochtones, et en formant le personnel aux pratiques exemplaires en matière de dialogue avec les peuples autochtones.

Le Ministère mettra en œuvre le [Cadre stratégique sur le savoir autochtone](#). Nous signerons des accords de cogestion afin d'intégrer le savoir autochtone dans notre travail de mise en œuvre de la [Loi sur les eaux navigables canadiennes](#) et de la [Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux](#).

Nous continuerons également à développer les modèles qui ont fait leurs preuves pour améliorer la manière dont nous nous mobilisons les peuples autochtones et travaillons en partenariat avec eux. Nous continuerons à établir des relations de travail solides avec les organisations autochtones nationales, les centres de mobilisation interministériels régionaux et les forums de dialogue nationaux et régionaux distincts dans tout le pays.

### **Améliorer la qualité de vie des Canadiens grâce aux transports écologiques**

Transports Canada contribue à améliorer la qualité de vie des Canadiens grâce à son engagement permanent à promouvoir et à mettre en place des mesures solides pour protéger l'environnement contre les effets négatifs des transports aérien, maritime, ferroviaire et routier.

Les avantages et les impacts environnementaux de notre travail en faveur d'un réseau de transport écologique et innovant apportent une contribution majeure à plusieurs des indicateurs du [Cadre de qualité de vie pour le Canada](#), notamment :

- la qualité de l'air;
- l'adaptation au climat;
- les émissions de gaz à effet de serre;
- l'index des espèces canadiennes;
- les écosystèmes marins et côtiers.

Nous obtenons ces résultats positifs par le biais d'une grande partie de notre travail, notamment :

- décarboniser le réseau de transport et promouvoir les véhicules zéro émission;
- protéger les baleines et leurs habitats du trafic maritime;
- soutenir des opérations de transport maritime responsables qui atténuent les menaces pesant sur les milieux marins;
- promouvoir des réseaux de transport efficaces qui réduisent les incidences sur l'environnement.

### **Aperçu des ressources prévues en 2024-2025**

- Dépenses prévues : 1 004 235 774 \$
- Ressources à temps plein prévues : 1 052

### **Priorités gouvernementales connexes**

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

L'initiative de Transports Canada (TC) sur les effets cumulatifs de la navigation maritime (ECNM) a profité et continuera de profiter directement aux peuples autochtones et aux communautés côtières, et d'avoir une incidence positive sur le milieu marin.

La poursuite et la réalisation d'évaluations des effets cumulatifs dans différents secteurs et l'élargissement à d'autres évaluations permettront à ces groupes de participer aux discussions afin d'évaluer et d'élaborer des solutions aux problèmes liés aux impacts du transport maritime sur l'environnement et les personnes qui l'entourent de manière collaborative. Grâce à un engagement et à une collaboration efficace, les communautés autochtones et côtières pourront être entendues et voir leurs opinions être utilisées dans l'élaboration de mesures d'atténuation au profit de l'environnement et de l'utilisation autochtone du milieu marin.

De plus, le transport maritime demeure une industrie dominée par les hommes, où les femmes représentent environ 2 % du marché du travail du secteur maritime canadien. Grâce à l'initiative sur les ECNM, les femmes pourront avoir une plus grande influence sur le processus décisionnel grâce à une participation accrue et à des possibilités de collaboration entre le gouvernement et les intervenants.

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

En 2024-2025, TC continuera à mettre en place et à affiner des mesures visant à :

---

Transports Canada

- protéger les populations de baleines en danger du Canada contre les effets négatifs du trafic maritime;
- empêcher l'introduction d'espèces aquatiques envahissantes par les navires;
- mieux comprendre la source, l'ampleur et les possibilités de lutte contre la pollution marine par les plastiques provenant des navires.

Toutes ces initiatives soutiennent l'[Objectif 14 – Conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable](#).

Le Ministère se concentre également sur l'[Objectif 13 – Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions](#). Nous collaborerons avec d'autres ministères pour mettre en œuvre :

- le plan climatique renforcé du Canada;
- [le Plan de réduction des émissions du Canada pour 2030](#);
- le Plan d'action climatique de l'aviation de 2022;
- [le Plan d'action du Canada pour un transport routier propre](#).

TC soutiendra également l'[Objectif 7 – Garantir l'accès de tous à des services énergétiques fiables, durables et modernes, à un coût abordable](#), et l'[Objectif 12 – Établir des modes de consommation et de production durables](#). Grâce à notre travail de soutien aux engagements pris pour élaborer à la fois des [dispositions réglementaires sur les ventes de VZE légers](#) et des [dispositions réglementaires sur les ventes de VZE moyens et lourds](#).

De plus amples renseignements sur les contributions de Transports Canada au Plan fédéral de mise en œuvre du Programme 2030 et à la Stratégie fédérale de développement durable se trouvent dans notre [Stratégie ministérielle de développement durable](#).

### Répertoire des programmes

Le Réseau de transport écologique et novateur est soutenu par les programmes suivants du Répertoire des programmes :

- Changement climatique et air pur
- Gestion environnementale des transports
- Partenariats avec les Autochtones et mobilisation
- Programme de protection de la navigation
- Protection des océans et des voies navigables
- Innovation dans le secteur des transports

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

### Résumé des changements apportés au cadre d'établissement de rapport depuis l'année dernière

Aucun changement n'a été apporté au cadre d'établissement de rapport depuis 2023-2024.

## Responsabilité essentielle 3 : Un réseau de transport efficace

### Dans la présente section

- Description
- Répercussions sur la qualité de vie
- Résultats et cibles
- Plans visant à atteindre les cibles
- Principaux risques
- Aperçu des ressources prévues en 2024-2025
- Priorités gouvernementales connexes
- Répertoire des programmes
- Résumé des changements apportés au cadre d'établissement de rapport depuis l'année dernière

### Description

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

### Répercussions sur la qualité de vie

Cette responsabilité essentielle contribue au domaine de prospérité du [Cadre de qualité de vie pour le Canada](#) et aux indicateurs suivants par le biais des activités mentionnées dans les descriptions des responsabilités essentielles pour l'efficacité du réseau de transport, l'amélioration des services, la facilitation des chaînes d'approvisionnement et la gestion et l'amélioration des actifs du réseau de transport :

- PIB (produit intérieur brut) par habitant
- Productivité

### Résultats et cibles

Les tableaux suivants présentent, pour chaque résultat ministériel lié à un réseau de transport efficace, les indicateurs, les résultats des trois plus récents exercices financiers, les cibles et les dates d'atteinte des cibles approuvés en 2024-2025.

**Tableau 7 : Indicateurs, résultats et cibles pour le résultat ministériel – Les corridors de transport permettent un acheminement efficace des produits vers les marchés**

Indicateur	Résultat de 2020-2021	Résultat de 2021-2022	Résultat de 2022-2023	Cible	Date de réalisation
Temps de transit de conteneurs en train de bout en bout le long du corridor commercial entre les ports de la côte ouest du Canada et Chicago, y compris le temps de passage à la frontière	6,2 jours	6,4 jours	6,6 jours	Au plus 6,5 jours	31 mars 2025
Temps de transit d'un point à l'autre au Canada de camions de marchandises générales le long du corridor commercial	3,4 heures	3,4 heures	3,4 heures	Au plus 3,5 heures	31 mars 2025

Toronto–États-Unis, y compris le temps de passage à la frontière					
Temps de transit de bout en bout des marchandises conteneurisées en provenance des ports d'Asie	29,7 jours	34,5 jours	39,9 jours	Au plus 27,5 jours	31 mars 2025
Temps de transit de bout en bout d'un groupe choisi de marchandises, comme les grains, du Canada vers l'Asie	40,5 jours	40,0 jours	37,9 jours	Au plus 39,5 jours	31 mars 2025

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](#).

**Tableau 8 : Indicateurs, résultats et cibles pour le résultat ministériel – Les voyageurs canadiens et les exploitants du transport de marchandises profitent d'options et d'un service amélioré**

Indicateur	Résultat de 2020-2021	Résultat de 2021-2022	Résultat de 2022-2023	Cible	Date de réalisation
Pourcentage de demandes/problèmes des services aériens internationaux traités	100 % (7 sur 7) <sup>11</sup>	100 % (11 sur 11)	100 % (6 sur 6)	Exactement 100 %	31 mars 2025

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](#).

**Tableau 9 : Indicateurs, résultats et cibles pour le résultat ministériel – Transports Canada gère efficacement ses actifs**

Indicateur	Résultat de 2020-2021	Résultat de 2021-2022	Résultat de 2022-2023	Cible	Date de réalisation
Disponibilité des aéroports détenus et gérés par TC	100 %	100 %	100 %	Exactement 100 % <sup>12</sup>	31 mars 2025
Disponibilité des ports détenus et gérés par TC	100 %	100 %	100 %	Exactement 100 % <sup>13</sup>	31 mars 2025
Disponibilité des traversiers détenus et gérés par TC	100 %	100 %	100 %	Exactement 100 % <sup>14</sup>	31 mars 2025

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](#).

## Plans visant à atteindre les résultats

### Efficacité et fiabilité des chaînes d'approvisionnement du Canada

En 2024-2025, Transports Canada continuera de diriger des initiatives destinées à renforcer l'efficacité et la résilience de la chaîne d'approvisionnement, notamment en s'appuyant sur les recommandations

<sup>12</sup> Certains types d'événements sont exclus du calcul.

<sup>13</sup> Certains types d'événements sont exclus du calcul.

<sup>14</sup> Certains types d'événements sont exclus du calcul.



du rapport du Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement du gouvernement. Nous suivrons également l'évolution des accords de contribution avec les bénéficiaires du Fonds national des corridors commerciaux.

Transports Canada travaillera avec les intervenants du secteur des transports et de la logistique dans les corridors stratégiques en vue de promouvoir une approche qui permettra de mettre en commun, en toute sécurité et en toute confiance, les données relatives au rendement des opérations et de la chaîne d'approvisionnement, afin de soutenir la politique gouvernementale et les décisions d'investissement et de permettre aux participants de la chaîne d'approvisionnement de prendre des décisions opérationnelles améliorées et optimisées tant à l'échelle du corridor qu'à l'échelle locale et à celle de l'entreprise. Le résultat sera un secteur des transports plus fiable et plus efficace.

### **Améliorer les chaînes d'approvisionnement en investissant dans les infrastructures**

Transports Canada continuera à améliorer le rendement et la fiabilité du réseau de transport canadien en collaborant avec les provinces, les territoires, l'industrie et les peuples autochtones afin d'élaborer une feuille de route à long terme pour l'infrastructure de transport du Canada. L'objectif est de mieux planifier et coordonner les investissements pour soutenir la croissance future du commerce.

Le travail du Ministère sur l'amélioration de la résilience de la chaîne d'approvisionnement du Nord s'appuiera sur notre travail avec les partenaires du Nord, notamment les gouvernements territoriaux, les intervenants de l'industrie, les Inuits et les groupes autochtones. Cette démarche sera guidée par le cadre stratégique des transports dans l'Arctique de Transports Canada, qui constitue une partie importante du [Cadre stratégique pour l'Arctique et le Nord](#) du gouvernement.

### **Service et expérience des passagers**

#### **Améliorer les services aériens pour les Canadiens**

Alors que le volume des voyages aériens continue à se rétablir après la pandémie, Transports Canada veillera à ce que l'industrie aéronautique canadienne soit bien positionnée pour l'avenir. Le Ministère mobilisera l'industrie afin d'avancer des mesures visant à minimiser les répercussions de toute perturbation future et continuera à se concentrer sur l'amélioration de l'expérience du voyage aérien au Canada.

Une nouvelle législation sur le transport aérien a été déposée à la Chambre des communes en juin 2023, dans le cadre du projet de loi C-52, la *Loi sur l'amélioration de la transparence et de la responsabilité dans le système de transport*. Les changements proposés amélioreraient la responsabilité en exigeant des aéroports et des prestataires de services aéroportuaires qu'ils adoptent les mesures suivantes :

- créer les normes de service; et
- publier les résultats obtenus par rapport à ces normes.



Les autres mesures proposées dans le projet de loi sont les suivantes :

- une nouvelle procédure formelle de notification et de consultation du public sur les modifications de la conception de l'espace aérien qui ont une incidence sur le bruit des avions à proximité des aéroports;
- l'obligation pour certains aéroports de publier et de rendre compte de leurs plans de réduction

- de la pollution afin de contribuer à la réalisation des objectifs de carboneutralité; et
- l'obligation pour les administrations aéroportuaires constituées en vertu d'une loi fédérale de rendre compte de la diversité de leurs administrateurs et de leurs cadres supérieurs.

Transports Canada continuera également à mettre en œuvre les modifications législatives du projet de loi C-47, la *Loi d'exécution du budget*, y compris les efforts visant à améliorer l'étendue du partage des données entre les exploitants aériens afin d'améliorer l'efficacité et l'expérience des passagers. En 2024-2025, le Ministère continuera à mobiliser les intervenants et les partenaires afin d'élaborer les cadres qui permettront d'appuyer les changements proposés.

### Améliorer l'expérience de voyage des personnes handicapées

En 2024-2025, Transports Canada continuera de collaborer avec ses partenaires pour rendre le réseau de transport plus accessible, inclusif et exempt d'obstacles pour les personnes handicapées. Une partie importante de ce travail se concentrera sur l'amélioration du suivi du rendement en matière d'accessibilité et des plaintes réglementaires en collectant et en partageant de meilleures données.

Le projet de loi C-52 exigerait que les fournisseurs de services de transport sous réglementation fédérale recueillent et fournissent à Transports Canada des données qui l'aideront à cerner et à traiter les problèmes systémiques dans le réseau de transport et à mieux s'acquitter de ses responsabilités envers les personnes handicapées. Le Ministère continuera à se concentrer sur son mandat de transport accessible au titre de la *Loi sur les transports au Canada* et de la *Loi canadienne sur l'accessibilité* afin de favoriser les déplacements exempts d'obstacles pour tous. Transports Canada continuera à travailler avec l'Office des transports du Canada pour soutenir la phase II du *Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées*.

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

L'offre d'un train à grande fréquence dans les corridors les plus peuplés de l'Ontario et du Québec demeure une grande priorité. Le Ministère continuera à soutenir la nouvelle société d'État [VIA TGF](#) qui gèrera le projet. En tant qu'organe de gouvernance et supervision globale de l'initiative, Transports Canada :

- continuera à contribuer à l'établissement et à l'opérationnalisation de VIA TGF, notamment en rédigeant des accords de collaboration et des chartes de projet pour les phases d'approvisionnement et de codéveloppement;
- dirigera le processus d'approvisionnement, y compris la rédaction de documents et d'accords, l'organisation et la conduite de réunions confidentielles sur le plan commercial, en collaboration avec Services publics et Approvisionnement Canada;
- assurera l'orientation de VIA TGF en préparant les documents de décision du gouvernement pour le projet, fournira des directives et communiquera des positions stratégiques à VIA TGF;
- fournira une orientation stratégique globale sur les activités de facilitation du transport ferroviaire à grande fréquence; et
- se concentrera sur la planification de la transition pour les services du corridor de VIA Rail.



Au fur et à mesure de l'avancement des plans du projet, Transports Canada fournira des conseils et un soutien analytique au moment où le gouvernement prendra ses décisions, notamment en tenant compte

de facteurs tels que :

- les résultats et les avantages du projet par le biais d'indicateurs clés et de spécifications des exigences du projet;
- la structure financière et l'analyse de rentabilité actualisée, avec les coûts/estimations détaillés du projet;
- la stratégie d'acquisition des terres;
- avec Services publics et Approvisionnement Canada, les lignes directrices en matière d'approvisionnement et de commerce
- sur la base des politiques internes et de la [Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones](#), les stratégies et les propositions relatives à la consultation et à la mobilisation des peuples autochtones;
- la stratégie de sécurité ferroviaire et les exigences réglementaires connexes;
- la diversité de l'intérêt public, y compris les considérations environnementales;
- les relations fédérales-provinciales, les relations internationales et les questions de sécurité nationale;
- transition du service de corridor de VIA Rail; et
- les diverses questions relatives à la politique et à la gestion des risques.

### **Gérer et améliorer le réseau de transport**

#### **ACHÈVEMENT DU PROJET DE LA VOIE DE CONTOURNEMENT FERROVIAIRE DE LAC-MÉGANTIC**

Pour le projet de la voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic, Transports Canada continuera à travailler avec tous les intervenants, y compris le gouvernement du Québec, les municipalités (Frontenac, Lac-Mégantic et Nantes), les collectivités autochtones et le Chemin de fer Canadien Pacifique Kansas City. Nous continuerons à demander toutes les autorisations réglementaires avant la phase de construction de la voie de contournement.

#### **GÉRER EFFICACEMENT LES ACTIFS DE TRANSPORT DU CANADA**

Transports Canada possède ce qui suit :

- 18 aéroports locaux, régionaux et éloignés;
- 33 installations portuaires locales;
- 6 terminaux de traversiers; et
- 4 traversiers.

La possession de ces actifs est un héritage des investissements historiques du gouvernement fédéral dans le réseau de transport du Canada. Transports Canada continuera à entretenir ces actifs et à prendre des décisions d'investissement en fonction de la nécessité d'assurer un réseau de transport sûr, sécuritaire et efficace. Il s'agira notamment de donner la priorité aux projets liés à la santé et à la sécurité et de réduire l'effet du changement climatique. Notre objectif est de nous conformer aux exigences réglementaires et de maintenir les actifs disponibles pour utilisation.

Afin d'assurer la sécurité et la fiabilité des trois traversiers financés par le gouvernement fédéral dans l'est du Canada, Transports Canada continuera à travailler avec les exploitants pour s'assurer que les navires et les terminaux sont correctement entretenus. À cette fin, Transports Canada a conclu un contrat avec Nye Fanafjord AS pour l'achat du NM *Fanafjord* en remplacement provisoire du NM *Holiday Island*; le NM *Fanafjord* devrait entrer en service à l'été 2024. Transports Canada continuera également à travailler avec Chantier Davie Canada Inc. sur les principaux travaux de conception liés à l'achat de deux nouveaux traversiers. Il s'agira notamment d'un remplacement permanent qui réduira les émissions de gaz à effet de serre.

### Aperçu des ressources prévues en 2024-2025

- Dépenses prévues : 1 856 311 450 \$
- Ressources à temps plein prévues : 746

### Priorités gouvernementales connexes

#### Analyse comparative entre les sexes plus

Transports Canada applique systématiquement un [Cadre d'analyse comparative entre les sexes plus](#) rigoureux lors de l'examen des plans et des propositions de politiques, de programmes, de projets, de lois et de règlements. L'objectif est de cerner et de surmonter les obstacles systémiques et d'améliorer l'égalité des chances pour divers groupes de population sur la base du sexe, du genre et d'autres facteurs d'identité qui se recoupent.

Transports Canada continuera à travailler avec d'autres ministères et organismes fédéraux, les provinces et les territoires, les partenaires internationaux et les intervenants de l'industrie pour mieux comprendre l'évolution du paysage des transports. Notre objectif est de développer des solutions innovantes qui respectent et encouragent la diversité et l'inclusion, et de promouvoir une main-d'œuvre solide et prête pour l'avenir qui soutient la résilience de la chaîne d'approvisionnement.

La stratégie à quatre piliers du Ministère pour remédier aux pénuries de main-d'œuvre et de compétences met l'accent sur les mesures inclusives suivantes :

- recruter et réintégrer des groupes sous-représentés, tels que les femmes et les Autochtones;
- mener à bien des recherches ciblées et analyser des activités liées aux données, à la promotion, à la sensibilisation et à l'information;
- créer des programmes de soutien au secteur des transports;
- moderniser les règlements pour les adapter à l'évolution rapide des besoins en main-d'œuvre et en compétences du secteur des transports.

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

Transports Canada a des moyens rentables pour soutenir l'engagement du Canada à l'égard du Programme de développement durable à l'horizon 2030 et des Objectifs de développement durable des Nations Unies, et l'avancement du [Plan fédéral de mise en œuvre pour le Programme 2030](#).

Dans le cadre de l'[Objectif 5 – Parvenir à l'égalité des sexes et autonomiser toutes les femmes et les filles](#), Transports Canada continuera à soutenir les travaux internationaux visant à accroître la diversité des genres dans le secteur des transports par le biais de différents projets comme le Volet de travail Genre dans les transports du Forum international des transports et l'Initiative Femmes dans les transports de la Coopération économique Asie-Pacifique. Nous nous concentrerons sur cet objectif en :

- participant aux dialogues et aux discussions sur les politiques;
- contribuant à la recherche et aux activités;
- échangeant de l'information et des pratiques exemplaires.

Dans le cadre de l'[Objectif 10 – Réduire les inégalités dans les pays et d'un pays à l'autre](#), Transports Canada continuera à soutenir le travail de l'Office des transports du Canada dans l'élaboration et la mise en œuvre de normes et de règlements d'accessibilité qui contribuent à la création d'un réseau de transport fédéral exempt d'obstacles pour les personnes handicapées.

Le Ministère travaillera avec les intervenants, les experts clés et le public pour élaborer et mettre en œuvre des plans d'action nationaux et des accords volontaires pour décarboniser (passer à des sources

d'énergie à faible teneur en carbone) les secteurs aériens, maritime et ferroviaire. Nous travaillerons également avec des partenaires dans le cadre de forums internationaux tels que l'[Organisation maritime internationale](#) et l'[Organisation de l'aviation civile internationale](#), ainsi que le Forum international des transports de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) afin de réduire les incidences des transports internationaux sur l'environnement.

De plus amples renseignements sur les contributions de [Transports Canada](#) au Plan fédéral de mise en œuvre du Programme 2030 et à la Stratégie fédérale de développement durable se trouvent dans notre [Stratégie ministérielle de développement durable](#).

### **Répertoire des programmes**

Le Réseau de transport efficace est soutenu par les programmes suivants dans le Répertoire des programmes :

- Corridors commerciaux nationaux
- Analyse des transports
- Infrastructure de transport
- Cadres du marché des transports

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

### **Résumé des changements apportés au cadre d'établissement de rapport depuis l'année dernière**

Aucun changement n'a été apporté au cadre d'établissement de rapport depuis 2023-2024.

## Services internes

### Dans la présente section

- Description
- Plans visant à atteindre les cibles
- Aperçu des ressources prévues en 2024-2025
- Priorités gouvernementales connexes

### Description

Les services internes sont les services fournis au sein d'un ministère afin qu'il puisse respecter ses obligations intégrées et exécuter ses programmes. Les 10 catégories de services internes sont les suivantes :

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

### Plans visant à atteindre les résultats

#### Fournir des conseils et un soutien en matière de communications

Le Groupe des communications du Ministère continuera à fournir des conseils judicieux en matière de communications, conformément à la [Politique sur les communications et l'image de marque](#). Il informera les employés de TC et le public sur les priorités et le travail du Ministère et fournira un soutien en matière de communications pour les projets de grande envergure. Le Groupe des communications du Ministère maximisera l'utilisation des outils de communications numériques pour rationaliser les processus et gérer l'information. Pour ce faire, nous finaliserons et mettrons en œuvre la version 2.0 de notre processus d'approbation par le biais de SharePoint.

Il soutiendra également les cadres de TC qui ont été chargés de promouvoir le changement pour les employés et les Canadiens qui recherchent l'équité.

Afin d'approfondir les partenariats avec les peuples autochtones du Canada, une nouvelle stratégie de communication a été élaborée pour soutenir la réponse de TC à l'appel à l'action n° 57 de la Commission de vérité et réconciliation, à la *Loi sur la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones*, et au rapport « Unis dans la diversité ».

Cette stratégie contribuera à promouvoir le rôle que jouent les peuples autochtones dans l'amélioration de la sécurité et de la sûreté du réseau de transport canadien et dans la façon dont nous communiquons tous ensemble.

#### Moderniser les services et les frais

TC continuera à moderniser ses services et ses frais, dont la plupart n'ont pas été actualisés depuis plus de 20 ans. Le Ministère continuera à augmenter et à améliorer le nombre et la qualité des services qu'il offre en ligne.



### **Proposer des outils numériques et développer les compétences numériques**

En 2024-2025, TC continuera à améliorer la cybersécurité en augmentant la résilience et en réduisant les risques liés aux services fournis par le Ministère. Nous continuerons à fournir les plateformes numériques, les compétences et les connaissances dont les utilisateurs ont besoin sur le terrain et au bureau.

Nous exploiterons les référentiels de données de TC en tant qu'atout stratégique pour aider le gouvernement et les intervenants externes concernés à prendre des décisions éclairées en matière de politiques et de programmes de transport.

### **Moderniser les finances et l'administration**

Le Ministère continuera à ajouter des outils numériques, comme l'automatisation des processus robotiques et l'analyse des données, afin d'améliorer la productivité, de renforcer les contrôles internes, d'améliorer le service à la clientèle et de soutenir une prise de décision efficace. Nous allons également adapter le parc automobile du Ministère (véhicules zéro émission) en investissant dans les bornes de recharge.

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

TC mettra l'accent sur des initiatives visant à attirer, recruter, retenir et développer des talents de qualité et diversifiés. Nous allons également promouvoir une culture du bien-être en nous concentrant sur des initiatives liées à la santé mentale, aux valeurs et à l'éthique.

Nous ferons des progrès significatifs en matière de lutte contre le racisme, d'équité, de diversité, d'inclusion et d'accessibilité. Nous continuerons à innover et à moderniser nos programmes et services de ressources humaines, tels que la santé et la sécurité au travail, la rémunération et l'apprentissage, afin de répondre aux besoins de notre main-d'œuvre qui évolue rapidement.

### **Aperçu des ressources prévues en 2024-2025**

- Dépenses prévues : 261 334 446 \$
- Ressources à temps plein prévues : 1 813

### **Priorités gouvernementales connexes**

#### **Planification de l'attribution de marchés aux entreprises autochtones**

##### **Élargir les possibilités**

Pour contribuer à atteindre ou à dépasser l'objectif minimum obligatoire du gouvernement de 5 % d'approvisionnement auprès des entreprises autochtones, le Ministère prendra activement en considération les fournisseurs autochtones qualifiés pour l'approvisionnement lorsque la capacité des entreprises autochtones est possible.

<b>Champ de déclaration de 5 %</b>	<b>Résultat réel en 2022-2023</b>	<b>Résultat prévu en 2023-2024</b>	<b>Résultat projeté en 2024-2025</b>
<b>Pourcentage total de marchés avec des entreprises autochtones</b>	6.9 %	5 %	5 %

## Dépenses et ressources humaines prévues

Cette section donne un aperçu des dépenses et des ressources humaines prévues de TC pour les trois prochains exercices et compare les dépenses prévues pour l'exercice 2024-2025 avec les dépenses réelles pour l'exercice en cours et les exercices précédents.

### Dans la présente section

- Dépenses
- Financement
- État condensé prospectif des opérations
- Ressources humaines

### Dépenses

#### Tableau 10 : Sommaire des dépenses réelles pour les responsabilités essentielles et les services internes (en dollars)

Le tableau suivant présente des renseignements sur les dépenses pour chacune des responsabilités essentielles du TC et pour ses services internes au cours des trois exercices précédents. Les montants pour l'exercice en cours sont prévus en fonction des dépenses à ce jour.

Responsabilités essentielles et services internes	Dépenses réelles 2021-2022	Dépenses réelles 2022-2023	Dépenses visées 2023-2024
RE 1 – Un réseau de transport sécuritaire et sûr	454 625 767	471 516 596	535 953 993
RE 2 – Un réseau de transport écologique et novateur	464 773 611	489 895 499	981 171 931
RE 3 – Un réseau de transport efficace	1 013 338 912	1 049 389 594	1 329 282 888
<b>Total partiel</b>	<b>1 932 738 290</b>	<b>2 010 801 689</b>	<b>2 846 408 812</b>
Services interne	250 468 392	268 848 795	310 809 318
<b>Total</b>	<b>2 183 206 682</b>	<b>2 279 650 484</b>	<b>3 157 218 130</b>

#### Explication du tableau 10

Note : Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre au total indiqué.

#### Un réseau de transport sûr et sécuritaire

L'augmentation des dépenses de cette responsabilité essentielle de 2021-2022 à 2023-2024 est principalement liée au Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire, et de la Modernisation de la sécurité et la sûreté aériennes.

#### Un réseau de transport écologique et novateur

L'augmentation des dépenses de cette responsabilité essentielle de 2021-2022 à 2023-2024 est principalement due à l'augmentation de la demande pour l'initiative des véhicules zéro

émission.

### Un réseau de transport efficace

L'augmentation des dépenses de cette responsabilité essentielle de 2021-2022 à 2023-2024 est attribuable à l'augmentation prévue du paiement des contributions pour le Fonds national des corridors commerciaux en 2023-2024.

### Services internes

L'augmentation des dépenses pour les prestataires de services internes entre 2021-2022 à 2023-2024 suit le même schéma de croissance que les initiatives mentionnées ci-dessus dans les trois responsabilités essentielles.

### Tableau 11 : Sommaire de la planification budgétaire pour les responsabilités essentielles et les services internes (en dollars)

Le tableau suivant présente des renseignements sur les dépenses pour chacune des responsabilités essentielles de Transports Canada et pour ses services internes au cours des trois prochains exercices.

Responsabilités essentielles et services internes	Dépenses budgétaires [2024-2025] (telles qu'indiquées dans le Budget principal des dépenses)	Dépenses prévues [2024-2025]	Dépenses prévues [2025-2026]	Dépenses prévues [2026-2027]
RE 1 – Un réseau de transport sécuritaire et sûr	529 947 503	529 947 503	491 706 063	393 260 812
RE 2 – Un réseau de transport écologique et novateur	1 004 235 774	1 004 235 774	618 082 389	281 315 996
RE 3 – Un réseau de transport efficace	1 856 311 450	1 856 311 450	1 624 844 207	1 328 257 069
<b>Total partiel</b>	<b>3 390 494 727</b>	<b>3 390 494 727</b>	<b>2 734 632 659</b>	<b>2 002 833 877</b>
Services interne	261 334 446	261 334 446	254 632 698	217 069 170
<b>Total</b>	<b>3 651 829 173</b>	<b>3 651 829 173</b>	<b>2 989 265 357</b>	<b>2 219 903 047</b>

## **Explication du tableau 11**

### **Un réseau de transport sûr et sécuritaire**

La diminution des dépenses prévues pour cette responsabilité essentielle entre 2024-2025 et 2026-2027 est liée à la réduction ou à la suppression du financement de postes tels que la sécurité et la sûreté des chemins de fer et le transport des marchandises dangereuses, le programme pour les systèmes d'aéronefs téléguidés, les véhicules connectés et automatisés, la modernisation de la sécurité et de la sûreté ferroviaires et les initiatives Traitement approprié – mode aérien.

### **Un réseau de transport écologique et novateur**

La diminution des dépenses prévues pour cette responsabilité de base de 2024-2025 à 2026-2027 est principalement due à la réduction ou à la temporisation du financement d'éléments tels que l'Incitatif pour les véhicules zéro émission, l'initiative des véhicules moyens et lourds à zéro émission, le projet de construction du hangar d'Iqaluit, le financement de l'administration de *Loi sur les eaux navigables canadiennes* et le financement du Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux.

### **Un réseau de transport efficace**

La diminution des dépenses prévues pour cette responsabilité principale entre 2024-2025 et 2026-2027 est liée à la réduction ou à la suppression du financement de postes tels que le Fonds national pour les corridors commerciaux, le projet de train à grande fréquence entre Toronto et Québec, et le Programme des infrastructures essentielles des aéroports.

### **Services internes**

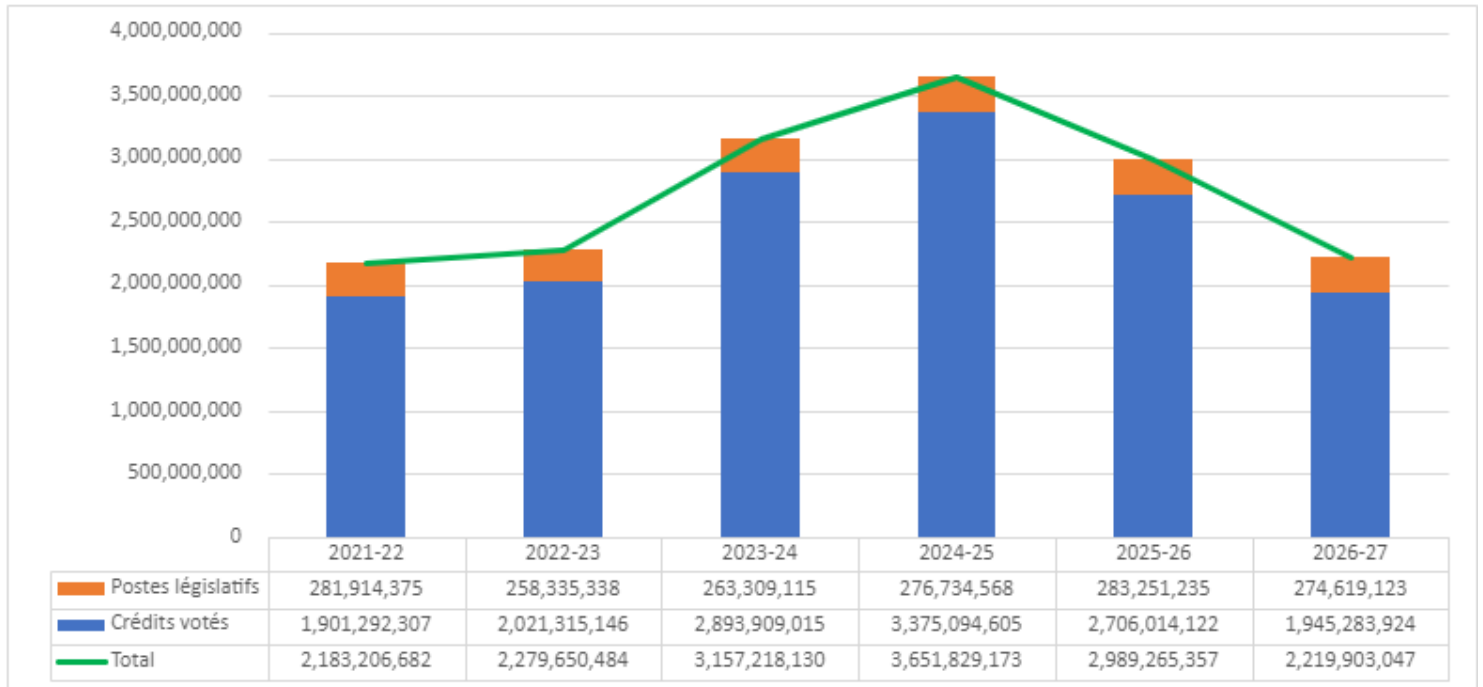
Les dépenses prévues pour les prestataires de services internes diminueront entre 2024-2025 et 2026-2027 en raison de la baisse du financement des initiatives mentionnées ci-dessus dans les trois responsabilités essentielles.

Les dépenses prévues ne comprennent pas le financement prévu pour les éléments inclus dans le budget 2024.

## Financement

**Figure 12 : Dépenses ministérielles de 2021-2022 à 2026-2027**

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



Comme l'illustre le graphique de la tendance des dépenses ministérielles, les dépenses de Transports Canada ont augmenté de l'exercice 2021-2022 à l'exercice 2023-2024. Cela est principalement dû à l'augmentation des paiements de transfert pour le Fonds du corridor commercial national, le Programme d'incitatifs pour les véhicules à zéro émission et les économies résultant de l'engagement pris dans le budget 2023 de recentrer et de réduire les dépenses à l'échelle du gouvernement.

Les dépenses continueront d'augmenter jusqu'en 2024-2025, principalement en raison des paiements de transfert pour le Fonds du corridor commercial national, du projet de train à haute fréquence entre Toronto et Québec et du projet de contournement ferroviaire de Lac Mégantic.

Les plans de dépenses diminueront entre 2024-2025 et 2026-2027, principalement en raison de la diminution ou de la suppression du financement du Fonds national pour les corridors commerciaux, de l'incitation pour les véhicules à zéro émission, du projet de train à grande fréquence et du programme d'infrastructures critiques aéroportuaires.

Les dépenses prévues ne comprennent pas le financement prévu pour les éléments inclus dans le budget 2024.

### Budget des dépenses par crédit voté

Des renseignements sur les crédits de TC sont accessibles dans le [Budget principal des dépenses 2024-2025](#).

## État condensé prospectif des opérations

L'état des résultats condensé prospectif donne un aperçu des opérations de Transports Canada de 2023-2024 à 2024-2025.

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

Un état des opérations prospectif plus détaillé et des notes afférentes, notamment un rapprochement des résultats d'exploitation nets avec les autorisations demandées, se trouvent sur le site Web de [Transports Canada](#).

**Tableau 13 : État condensé prospectif des opérations pour l'exercice se terminant le 31 mars 2025 (en dollars).**

Renseignements financiers	Résultats visés 2023-2024	Résultats prévus 2024-2025	Différence (résultats prévus 2024-2025 moins résultats visés 2023-2024)
Total des dépenses	3 098 292 956	3 586 589 740	488 296 784
Total des revenus	102 508 218	107 371 706	4 863 488
Coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement et les transferts	2 995 784 738	3 479 218 034	483 433 296

### Explication du tableau 13

**Note :** En raison de l'arrondissement des montants, les chiffres pourraient ne pas correspondre au total indiqué ou aux détails fournis ailleurs. Ces chiffres sont préparés en utilisant la comptabilité d'exercice et ils diffèrent donc des dépenses prévues présentées dans d'autres parties du présent Plan ministériel.

## Ressources humaines

**Tableau 14 : Ressources humaines réelles pour les responsabilités essentielles et les services internes**

Le tableau ci-dessous présente un sommaire sur les ressources humaines, en équivalents à temps plein (ETP), pour les responsabilités essentielles de Transports Canada et pour ses services internes au cours des trois précédents exercices. Les ressources humaines pour l'exercice en cours sont prévues en fonction du cumul de l'année.

Responsabilités essentielles et services internes	ETP réels 2021-2022	ETP réels 2022-2023	ETP prévus 2023-2024
RE 1 – Un réseau de transport sécuritaire et sûr	3 392	3 385	3 559
RE 2 – Un réseau de transport écologique et novateur	775	803	927
RE 3 – Un réseau de transport efficace	503	580	693
<b>Total partiel</b>	<b>4 670</b>	<b>4 768</b>	<b>5 179</b>
Services interne	1 622	1 599	1 735
<b>Total</b>	<b>6 292</b>	<b>6 367</b>	<b>6 914</b>

### Explication du tableau 14

#### Un réseau de transport sûr et sécuritaire

L'augmentation en équivalents temps plein (ETP) de cette responsabilité essentielle entre 2021-2022 et 2023-2024 est principalement due à la Modernisation de la sécurité et la sûreté aériennes, à la Modernisation de la sécurité et la sûreté ferroviaires et aux initiatives Traitement approprié – mode aérien.

#### Un réseau de transport écologique et novateur

L'augmentation en ETP de cette responsabilité principale de 2021-2022 à 2023-2024 est principalement due au plan de protection des océans et à l'initiative sur les véhicules moyens et lourds à zéro émission.

#### Un réseau de transport efficace

L'augmentation en ETP de cette responsabilité principale de 2021-2022 à 2023-2024 est principalement due à la recapitalisation du Fonds national pour les corridors commerciaux, au projet de train à grande fréquence et à l'initiative Renforcer la chaîne d'approvisionnement du Canada.

#### Services internes



L'augmentation en ETP pour les services internes de 2021-2022 à 2023-2024 est proportionnelle à l'augmentation du financement des initiatives mentionnées ci-dessus dans les trois responsabilités essentielles.

### Tableau 15 : Sommaire de la planification des ressources humaines pour les responsabilités essentielles et les services internes

Le tableau suivant présente des renseignements sur les ressources humaines, en ETP, pour chacune des responsabilités essentielles de Transports Canada et pour ses services internes prévus pour 2024-2025 et les années suivantes.

Responsabilités essentielles et services internes	Équivalents à temps plein prévus 2024-2025	Équivalents à temps plein prévus 2025-2026	Équivalents à temps plein prévus 2026-2027
RE 1 – Un réseau de transport sécuritaire et sûr	3 626	3,559	3,172
RE 2 – Un réseau de transport écologique et novateur	1 052	981	815
RE 3 – Un réseau de transport efficace	746	567	569
<b>Total partiel</b>	<b>5 424</b>	<b>5 107</b>	<b>4 556</b>
Services interne	1 813	1 765	1 583
<b>Total</b>	<b>7 237</b>	<b>6 872</b>	<b>6 139</b>

#### Explication du tableau 15

##### Un réseau de transport sûr et sécuritaire

Les ETP prévus pour cette responsabilité essentielle diminueront de 2024-2025 à 2026-2027, principalement en raison de l'expiration du financement à la fin de 2025-2026 pour l'initiative Sécurité et sûreté des chemins de fer et du transport des marchandises dangereuses, le programme pour les systèmes d'aéronefs téléguidés et l'initiative Véhicules connectés et automatisés.

##### Un réseau de transport écologique et novateur

Les ETP prévus pour cette responsabilité essentielle diminueront de 2024-2025 à 2026-2027, principalement en raison de l'expiration du financement à la fin de 2025-2026 pour les initiatives Administration et mise en œuvre de la *Loi sur les eaux navigables canadiennes* et Protection des populations prioritaires de baleines en péril du Canada.

##### Un réseau de transport efficace

Les ETP prévus pour cette responsabilité essentielle diminueront entre 2024-2025 et 2026-2027, principalement en raison de l'expiration du financement du Fonds de recapitalisation du corridor

commercial national et du projet de train à grande fréquence entre Toronto et Québec après 2024-2025.

**Services internes**

La diminution des ETP prévue entre 2024-2025 et 2026-2027 correspond à la diminution du financement des initiatives mentionnées dans les trois responsabilités essentielles susmentionnées.

Les ETP prévus ne comprennent pas le financement attendu pour les éléments inclus dans le budget 2024. Si le financement de ces initiatives est renouvelé, les plans pour les futurs besoins en ETP seront ajustés en conséquence.

## Renseignements ministériels

### Profil organisationnel

Ministre de tutelle : L'honorable Pablo Rodriguez, ministre des Transports

Administrateur général : M. Arun Thangaraj, sous-ministre

Portefeuille ministériel : Transports Canada

Le portefeuille des transports comprend :

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

Le regroupement de ces organisations en un seul portefeuille permet une prise de décision intégrée sur les questions liées au secteur des transports.

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

Année d'incorporation ou de création : 1936

### Coordonnées de l'organisation

Adresse postale

Transports Canada (ADI)

330, rue Sparks

Ottawa (Ontario)

K1A 0N5

Téléphone : 613 990-2309

ATS : 1-888-675-6863

Télécopieur : 613 954-4731

Courriel : Questions@tc.gc.ca

Site Web : <https://tc.canada.ca/fr>

### Tableaux de renseignements supplémentaires

Les tableaux de renseignements supplémentaires ci-dessous sont disponibles sur le [site Web de Transports Canada](#).

- Renseignements sur les programmes de paiements de transfert
- Analyse comparative entre les sexes plus
- Plan de protection des océans – Initiative horizontale

Des renseignements sur la stratégie ministérielle de développement durable de Transport Canada sont disponibles sur le [site Web de Transports Canada](#).

## Dépenses fiscales fédérales

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

Les dépenses fiscales relèvent du ministre des Finances. Le ministère des Finances du Canada publie chaque année des estimations et des projections du coût des dépenses fiscales à l'échelle du gouvernement dans le [Rapport sur les dépenses fiscales fédérales](#). Ce rapport fournit des renseignements détaillés sur les dépenses fiscales, y compris les objectifs, le contexte historique et les renvois aux programmes des dépenses fédérales connexes, ainsi que sur les évaluations, les documents de recherche et les analyses comparatives entre les sexes plus.

## Définitions

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

Outil analytique servant à faciliter l'élaboration de politiques, de programmes et d'autres initiatives adaptés et inclusifs. L'ACS Plus est un processus qui consiste à déterminer qui est touché par la problématique ou par les possibilités envisagées dans le cadre de l'initiative, à déterminer comment l'initiative pourrait être adaptée pour répondre aux divers besoins des personnes les plus touchées, à prévoir les obstacles qui empêchent d'accéder à l'initiative ou d'en bénéficier et à les atténuer. L'ACS Plus est une analyse intersectionnelle qui va au-delà des différences biologiques (sexe) et socioculturelles (genre) pour tenir compte d'autres facteurs, comme l'âge, le handicap, l'éducation, l'ethnicité, le statut économique, la géographie, la langue, la race, la religion et l'orientation sexuelle.

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

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

### **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.

### **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.

### **dépenses législatives (statutory expenditures)**

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

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

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

### **dépenses prévues (planned spending)**

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

### **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.

## **Entreprise autochtone**

Tel que défini sur le [site Web de Services aux Autochtones Canada](#), conformément à l'engagement du gouvernement du Canada selon lequel un objectif minimum obligatoire de 5 % de la valeur totale des marchés est attribué chaque année aux entreprises autochtones.

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

Mesure utilisée pour représenter une année-personne complète d'un employé dans le budget ministériel. Les équivalents temps plein sont calculés par un rapport entre les heures de travail assignées et les heures normales de travail prévues. Les heures normales sont établies dans les conventions collectives.

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

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

### **initiative horizontale (horizontal initiative)**

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

### **plan (plan)**

Exposé des choix stratégiques qui montre comment 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.

### **plan ministériel (Departmental Plan)**

Document énonçant les priorités, les programmes, les résultats attendus et les ressources connexes requises d'un ministère sur une période de trois ans qui commence à l'exercice indiqué dans le titre du document. Les plans ministériels sont présentés au Parlement chaque printemps.

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

Aux fins du Plan ministériel 2024-2025, les priorités pangouvernementales sont les thèmes généraux décrivant le programme du gouvernement dans le discours du Trône de 2021 : bâtir un présent et un avenir plus sains; développer une économie plus résiliente; mener une action climatique audacieuse; travailler plus fort pour rendre les collectivités sécuritaires, défendre la diversité et l'inclusion; avancer plus rapidement sur la voie de la réconciliation; lutter pour un monde plus sûr, plus juste et plus équitable.

### **programme (program)**

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

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

Présentation d'information sur le rendement réel d'un ministère au cours d'un exercice par rapport à ses plans, priorités et résultats attendus énoncés dans son plan ministériel pour cet exercice. Les rapports sur les résultats ministériels sont présentés au Parlement chaque automne.

**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.

**répertoire des programmes (program inventory)**

Compilation de l'ensemble des programmes d'un ministère qui décrit la manière dont les ressources sont organisées pour s'acquitter des responsabilités essentielles du ministère et atteindre ses résultats prévus.

**responsabilité essentielle (core responsibility)**

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

**résultat (result)**

Conséquence externe attribuable en partie aux activités d'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.

**résultat ministériel (departmental result)**

Changement qu'un ministère cherche à influencer. Un résultat ministériel échappe généralement au contrôle direct des ministères, mais il devrait être influencé par les résultats du niveau des programmes. 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.