



Transports Canada

Plan ministériel 2025–2026



Transports
Canada

Transport
Canada

Canada

© Sa Majesté le Roi du chef du Canada, représenté par le ministre des Transports, 2025,
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.

Plan ministériel 2025-2026 de Transports Canada : En un coup d'œil

Un Plan ministériel décrit les priorités et les plans d'un ministère ainsi que les coûts connexes pour les trois prochains exercices.

- [Vision, mission, raison d'être et contexte opérationnel](#)

Priorités du ministère

Les priorités absolues de Transports Canada pour 2025-2026 sont les suivantes :

- Transports Canada demeure déterminé à fournir des chaînes d'approvisionnement et une infrastructure de transport efficaces et fiables afin de favoriser une croissance économique soutenue et la prospérité pour les Canadiens dans toutes les régions
- Transports Canada accordera la priorité à la collaboration avec ses partenaires fédéraux afin d'améliorer la sécurité des réseaux de transport du Canada en maintenant un environnement réglementaire solide, équitable et axé sur la sécurité
- Transports Canada poursuivra ses efforts pour améliorer l'expérience des passagers aériens en travaillant avec des partenaires afin d'améliorer l'accessibilité, l'inclusivité et le transport sans obstacle.
- Transports Canada maintiendra son rôle de leadership pour faciliter la transition du système de transport canadien vers des technologies à faible émission de carbone et zéro émission, afin d'appuyer la croissance propre canadienne et l'engagement du Canada envers la carboneutralité.

Faits saillants

En 2025-2026, les dépenses totales prévues (y compris les services internes) pour Transports Canada sont de 3 176 396 463 \$ et le nombre total d'équivalents temps plein prévus (y compris pour les services internes) est de 6 825. Pour obtenir des renseignements exhaustifs sur les montants totaux prévus pour les dépenses et les ressources humaines de Transports Canada, consultez la [section Dépenses et ressources humaines prévues](#) du plan complet.

Un résumé des réalisations prévues pour le ministère en 2025-2026 selon son Cadre ministériel des résultats approuvé est présenté ci-dessous. Un Cadre ministériel des résultats comprend les responsabilités essentielles d'un ministère, les résultats qu'il prévoit atteindre et les indicateurs de rendement permettant de mesurer les progrès réalisés en vue d'obtenir ces résultats.

Responsabilité essentielle 1 : Un réseau de transport sûr et sécuritaire

Dépenses prévues : 529 949 198 \$

Ressources humaines prévues : 3 565

Résultats ministériels

Transports Canada continuera à ménager et à soutenir un cadre réglementaire solide, équitable et soucieux de sécurité qui garantit un mouvement sécuritaire et sûr des personnes et des marchandises d'un océan à l'autre. Nous continuerons nos efforts de réforme et de modernisation des régimes fédéraux de sécurité et de sûreté des transports. En 2025-2026, le Ministère verra à bonifier l'expérience des passagers aériens en collaborant avec ses partenaires à l'avancement des pratiques et

des technologies de contrôle de la sûreté aérienne. Nous continuerons à améliorer le service ferroviaire et à renforcer la sécurité du rail. Nous continuerons également à promouvoir avec nos partenaires des pratiques fermes de cybersécurité des véhicules et à proposer des mises à jour aux Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada afin de lutter contre les vols de voitures. Le Ministère veillera en outre au maintien de l'efficacité de la surveillance et du contrôle de conformité dans le secteur maritime. Transports Canada continuera de collaborer avec nos partenaires fédéraux à l'adoption, dans l'ensemble, d'une approche pangouvernementale de protection civile, de prévention, d'atténuation, d'intervention et de rétablissement.

Vous trouverez de plus amples renseignements sur [Un réseau de transport sûr et sécuritaire](#) dans le plan complet.

Responsabilité essentielle 2 : Un réseau de transport écologique et novateur

Dépenses prévues : 672 364 390 \$

Ressources humaines prévues : 908

Résultats ministériels

En 2025-2026, Transports Canada accordera la priorité aux initiatives qui assurent aux Canadiens et aux Canadiennes un système de transport efficace, résilient, écologique et sécuritaire. Le Ministère continuera d'appuyer les objectifs ambitieux du Canada en matière d'émissions et de changements climatiques. Ainsi nous mettrons en avant des mesures pour appuyer le développement de corridors maritimes verts le long des routes nationales ainsi que sur les marchés à l'étranger. Nous continuerons à protéger nos océans et nos milieux marins contre les répercussions de la navigation et à renforcer le soutien au leadership et à l'engagement autochtones dans nos efforts de protection de l'environnement. Transports Canada continuera de faire progresser les innovations pour le réseau de transport du Canada en finançant la recherche et le développement technologique, ainsi qu'en favorisant la collaboration scientifique locale et mondiale.

Vous trouverez de plus amples renseignements sur [Un réseau de transport écologique et novateur](#) dans le plan complet.

Responsabilité essentielle 3 : Un réseau de transport efficace

Dépenses prévues : 1 693 245 655 \$

Ressources humaines prévues : 617

Résultats ministériels

Nous demeurons déterminés d'encourager et à mettre en place un système de transport efficace et fiable pour le fret et les passagers. Le Ministère continuera d'assurer un mouvement efficace des produits vers les marchés par les chaînes d'approvisionnement et les corridors commerciaux du pays. En 2025-2026, TC s'emploiera à garantir aux voyageurs et aux transporteurs de marchandises du Canada une liberté de choix et un service amélioré. Il s'agit notamment d'améliorer les services de fret et de passagers aériens et de faire naître un réseau de trains à grande vitesse dans le corridor Toronto-Ottawa-Montréal-Québec. Nous demeurons résolus à travailler avec les partenaires à la planification et

à la réalisation du projet de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic. Transports Canada continuera d'assurer la gestion de ses biens en entretenant et améliorant l'infrastructure de transport au gouvernement.

Vous trouverez de plus amples renseignements sur [Un réseau de transport efficace](#) dans le plan complet.

Plan ministériel 2025-2026 de Transports Canada

Sur cette page

- [Message du ministre](#)
- [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](#)
- [Dépenses et ressources humaines prévues](#)
 - [Dépenses](#)
 - [Financement](#)
 - [État condensé prospectif des opérations](#)
 - [Ressources humaines](#)
- [Renseignements ministériels](#)
- [Tableaux de renseignements supplémentaires](#)
- [Dépenses fiscales fédérales](#)
- [Définitions](#)

Message de la ministre

Je suis heureuse de présenter le Plan ministériel de Transports Canada pour 2025-2026. Celui-ci décrit les priorités de l'année à venir. Transports Canada demeure déterminé à favoriser un réseau de transport sécuritaire, sûr, écologique et novateur qui contribue au bien-être des Canadiens et des Canadiennes, et à la vigueur de notre économie.

Ce plan expose l'engagement et les grandes priorités du gouvernement, notamment le soutien à la résilience et à la prospérité économiques grâce à des échanges commerciaux rationalisés dans tout le Canada, à une croissance propre et à la sûreté et la sécurité nationales. Transports Canada entend continuer à réaliser ces objectifs, tout en maintenant les plus hautes normes de reddition de comptes, de transparence et de service aux Canadiens et aux Canadiennes.



L'an prochain, le Ministère continuera de s'employer à accroître la sécurité et la sûreté dans tous les modes de transport, de renforcer l'efficacité et la fiabilité des chaînes d'approvisionnement du Canada en matière de transport, d'améliorer l'expérience des passagers et passagères au moyen de réseaux de transport plus accessibles, de veiller à l'avancement des initiatives de réduction des émissions nocives et d'appuyer la transition vers un réseau de transport carboneutre.

Investir dans nos chaînes d'approvisionnement pour les rendre plus efficaces, fluides, durables et fiables demeure une priorité pour aider à rendre la vie plus abordable pour les Canadiens et les Canadiennes. Le Bureau national de la chaîne d'approvisionnement de Transports Canada dirige la mise en œuvre de la Stratégie nationale de la chaîne d'approvisionnement du Canada et appuie la mobilisation de l'industrie, des travailleurs, des groupes autochtones et d'autres ordres de gouvernement pour accroître l'efficacité et la résilience de nos chaînes d'approvisionnement, y compris l'atténuation des répercussions des perturbations. Renforcer et favoriser la fluidité de la chaîne d'approvisionnement peut élargir les possibilités pour les entreprises canadiennes, améliorer les services de transport de passagers et de marchandises et contribuer à protéger l'environnement naturel du Canada pour les générations à venir. Une approche collaborative et intégrée est essentielle pour renforcer nos chaînes d'approvisionnement et faire croître notre économie.

Soucieux de faciliter la transition du Canada vers un réseau de transport carboneutre d'ici 2050, Transports Canada forme une vision nette et un plan complet pour réduire les émissions dans tous les modes de transport. Il établira des stratégies pour accroître l'adoption de carburants et de technologies propres, améliorer l'efficacité énergétique et faire la transition vers des options de transport plus écologiques. Qu'il s'agisse d'élargir les corridors maritimes verts, de soutenir les technologies routières et ferroviaires propres, de promouvoir la résilience climatique ou d'approfondir la collaboration avec les partenaires autochtones en matière de protection environnementale et d'infrastructures durables, Transports Canada continuera à œuvrer en faveur d'un réseau de transport écologique et novateur.

Transports Canada poursuivra également la mise en place d'infrastructures modernes et résilientes par la construction d'un nouveau réseau ferroviaire à grande vitesse dans le corridor Toronto-Ottawa-Montréal-Québec.

Je vous invite à examiner ce plan pour en apprendre plus sur le travail de transformation qui nous attend et sur la façon dont Transports Canada continuera de faire du réseau de transport du Canada un chef de file mondial en matière de sécurité, de durabilité et d'innovation.

L'honorable Chrystia Freeland
Ministre des Transports et du Commerce intérieur

Plans pour assurer les responsabilités essentielles et les services internes

Responsabilités essentielles et 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](#)
- [Indicateurs, résultats et cibles](#)
- [Plans visant à atteindre les cibles](#)
- [Ressources prévues pour atteindre les résultats](#)
- [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

Domaine : Santé

Indicateurs : Personnes en bonne santé

Les projets suivants aideront à réduire le nombre et la gravité des collisions routières au Canada :

- Mettre à l'essai des véhicules, des sièges d'auto pour enfants et des pneus conçus pour le marché canadien.
- S'assurer que les fabricants se conforment aux rappels de sécurité et à la certification en matière de documents et d'essais de manière à gérer les dangers pouvant peser sur les véhicules automobiles.

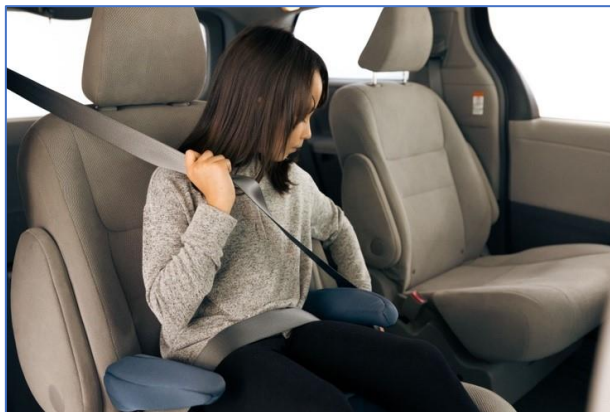
Espérance de vie ajustée en fonction de la santé : La contribution de Transports Canada à la réduction des collisions routières en général et des accidents graves de la route en particulier aide à sauver des vies et favorise la longévité au Canada.

État de santé fonctionnelle : En mettant à l'essai des véhicules, des sièges d'auto pour enfants et des pneus conçus pour le marché canadien, nous contribuons à réduire le nombre de collisions routières à l'origine de blessures graves au Canada. Réduire les collisions routières en général et les accidents graves de la route en particulier, c'est abaisser le nombre de traumatismes critiques dans de tels accidents et favoriser huit éléments de cet indicateur :

- vision;
- audition;
- locution;

- mobilité;
- dextérité;
- affectivité;
- cognition;
- douleur.

Vulnérabilité des enfants pendant la petite enfance : En mettant les sièges d’auto à l’essai, nous diminuons le risque que les bébés et les enfants deviennent victimes de collisions. Un autre souci est de veiller à ce que les fabricants et les importateurs de ces sièges suivent les rappels de sécurité et produisent notamment la documentation jugée nécessaire. Les mesures de sécurité des autobus scolaires aident également à protéger les enfants tôt dans leur développement.



Domaine : Bonne gouvernance

Indicateurs : Confiance dans les institutions, place du Canada dans le monde et sécurité personnelle

Nous établissons des lois et des règlements axés sur la responsabilité, l’efficacité et l’efficience pour la sécurité, la sûreté, l’accessibilité, la commodité et l’inclusivité des transports. Ce travail contribue à la réalisation de l’objectif général de bonne gouvernance.

Indicateurs, résultats et cibles

Cette section présente des renseignements détaillés sur les indicateurs du ministère, les résultats réels des trois derniers exercices, les cibles et les dates cibles approuvées en 2025-2026 pour un réseau de transport sûr et sécuritaire. Les renseignements sont présentés par résultat ministériel.

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

Sécuritaire

Le tableau 1 fournit un résumé de l’objectif et des résultats réels pour chaque indicateur associé aux résultats sous Un réseau de transport sûr et sécuritaire.

Indicateurs de résultat ministériel	Résultats réels	Cible	Date d’atteinte de la cible
Taux d’accidents aériens survenus sur une période de dix ans (moyenne par année et par tranche de 100 000 déplacements d’aéronefs)	2021–2022 : 3,1 2022–2023 : 3,0 2023–2024 : 2,9	Au plus 3.1 par tranche de 100 000 déplacements	03-31-2026
Taux d’accidents aériens mortels survenus sur une période de dix ans (moyenne par année et par tranche de 100 000 déplacements d’aéronefs)	2021-2022 : 0,5 2022-2023 : 0,5 2023-2024 : 0,5	Au plus 0.6 par tranche de 100 000 déplacements	03-31-2026

Indicateurs de résultat ministériel	Résultats réels	Cible	Date d'atteinte de la cible
Taux d'accidents maritimes survenus sur une période de dix ans (moyenne par année et par tranche de 1 000 bâtiments commerciaux)	2021-2022 : 6,8 2022-2023 : 6,0 2023-2024 : 6,1	Au plus 10 par tranche de 1 000 bâtiments commerciaux	03-31-2026
Taux d'accidents maritimes mortels survenus sur une période de dix ans (moyenne par année et par tranche de 1 000 bâtiments commerciaux)	2021-2022 : 0,4 2022-2023 : 0,3 2023-2024 : 0,3	Au plus 0.5 par tranche de 1 000 bâtiments commerciaux	03-31-2026
Taux d'accidents ferroviaires survenus sur une période de cinq ans (moyenne par année et par million de trains-milles)	2021-2022 : S.O. – Nouvel indicateur 2022-2023 : Diminution de 7,57 % 2023-2024 : 10.35 % (Diminution de 23,12 %)	Au plus 10.79 par tranche de millions de trains-milles par année	03-31-2026
Taux d'accidents ferroviaires mortels survenus sur une période de cinq ans (moyenne par année et par million de trains milles)	2021-2022 : S.O. – Nouvel indicateur 2022-2023 : Augmentation de 13,77 % 2023-2024 : 0.82 (Augmentation de 3,54 %)	Au plus 0.75 par tranche de millions de trains-milles par année	03-31-2026
Taux de collisions routières à déclarer au Canada (par milliard de kilomètres-véhicules parcourus)	2021-2022 : Diminution de 23,8 % 2022-2023 : Diminution de 26,7 % 2023-2024 : Diminution de 10,8 % en 2021 par rapport à la moyenne quinquennale (2017–2021)	Diminution du taux d'au moins 1 % pour l'année en cours par rapport à la moyenne des cinq années précédentes	03-31-2026
Taux de blessures graves dans les accidents de la route à signaler au Canada (par milliard de kilomètres parcourus)	2021-2022 : Diminution de 17,9 % 2022-2023 : Diminution de 17,0 % 2023-2024 : Diminution de 5,5 % en 2022 par rapport à la moyenne quinquennale (2017–2021)	Diminution du taux d'au moins 1 % pour l'année en cours par rapport à la moyenne des cinq années précédentes	03-31-2026
Taux de décès dans les accidents de la route à signaler au Canada (par milliard de kilomètres parcourus)	2021-2022 : Diminution de 2,5 % 2022-2023 : Diminution de 8,6 % 2023-2024 : Diminution de 1,2 % en 2021 par rapport à	Diminution du taux d'au moins 1 % pour l'année en cours par rapport à la moyenne des cinq années précédentes.	03-31-2026

Indicateurs de résultat ministériel	Résultats réels	Cible	Date d'atteinte de la cible
	la moyenne quinquennale (2017–2021)		

Tableau 2 : Indicateurs, résultats et cibles pour le résultat ministériel d'un réseau de transport sûr

Le tableau 2 fournit un résumé de l'objectif et des résultats réels pour chaque indicateur associé aux résultats sous Un réseau de transport sûr et sécuritaire.

Indicateurs de résultat ministériel	Résultats réels	Cible	Date d'atteinte de la cible
Pourcentage d'habilitation de sécurité en matière de transport non-complexe qui sont traitées à l'intérieur de la norme de service	2022-2023 : 97 % 2023-2024 : 97 %	80 %	03-31-2026
Pourcentage des statuts d'HST existants révisés, conformément aux délais établis, à la suite de la réception d'informations défavorables	2025-2026 : S.O. – Nouvel indicateur	90 %	03-31-2026
Taux de conformité des entités canadiennes réglementées aux règlements de Transports Canada en matière de sûreté.	2021–2022: 77 % 2022–2023: 81,00 % 2023–2024: 89,94 %	Au moins 80 %	03-31-2026

Tableau 3 : Indicateurs, résultats et cibles pour le résultat ministériel d'un réseau de transport sûr

Le tableau 3 fournit un résumé de l'objectif et des résultats réels pour chaque indicateur associé aux résultats sous Un réseau de transport sûr et sécuritaire.

Indicateurs de résultat ministériel	Résultats réels	Cible	Date d'atteinte de la cible
Pourcentage des règlements de sécurité de TC qui sont conformes aux normes internationales de transport (aérien)	20212022 : 95,1 % 20222023 : 95,1 % 20232024 : 65,1 %	Au moins 90 %	03-31-2026
Pourcentage des demandes d'autorisation de sécurité où de sûreté des clients qui respectent les normes de service (aériennes) de TC	2021–2022: 86,8 % 2022–2023: 89 % 2023–2024: 90 %	Au moins 83 %	03-31-2026
Pourcentage des demandes d'autorisation de sécurité ou de sûreté des clients qui répondent	2021–2022: 99,51 % 2022–2023: 99,99 % 2023–2024: 99,84 %	Au moins 95 %	03-31-2026

Indicateurs de résultat ministériel	Résultats réels	Cible	Date d'atteinte de la cible
aux normes de service (maritimes) de TC			

Des renseignements supplémentaires sur les [résultats détaillés et l'information sur le rendement](#) pour le répertoire des programmes de Transports Canada figurent dans l'InfoBase du GC.

Plans visant à atteindre les cibles

La section suivante décrit les résultats prévus relativement à un réseau de transport sûr et sécuritaire en 2025-2026.

Résultat 1 – Un réseau de transport sécuritaire

Appuyer l'exploitation et la sécurité des services aériens à l'échelle gouvernementale

- La Direction générale des services des aéronefs continuera à fournir une gamme de services d'aviation aux ministères et organismes gouvernementaux.
- Fournir des services d'exploitation, de maintenance et d'ingénierie des aéronefs, de logistique et de gestion de parc aérien pour ce qui suit :
 - [Programme national de surveillance aérienne](#);
 - Pêches et Océans Canada et Garde côtière canadienne (ce qui comprend les pilotes et la gestion du parc d'hélicoptères);
 - Défense nationale (ce qui comprend l'escadron 412 « VVIP » qui transporte les hauts représentants du gouvernement et fournit des services d'entretien lourd pour les hélicoptères CH146 Griffon du MDN).
- Exploiter un ensemble de pièces d'équipement et d'installations aéronautiques avec ce qui suit :
 - parc d'aéronefs à voilure fixe ou tournante;
 - systèmes d'aéronefs télépilotés ou drones (SATP/RPAS);
 - trois simulateurs;
 - quatre bases exploitées par Transports Canada en propriété ou en location (et une cinquième à Iqaluit qui s'ajoutera en 2025-2026);
 - neuf bases de la Garde côtière canadienne.

Promouvoir et surveiller la sécurité aérienne au Canada

- Transports Canada continuera à réaliser le Programme national de sécurité de l'aviation civile et le Programme de santé et de sécurité au travail – Aviation.
- Il met en œuvre le Système de gestion de la qualité et les systèmes volontaires de gestion de la sécurité en aviation.
- Il continue à améliorer la réglementation de sécurité des drones et à mettre à jour le [Règlement de l'aviation canadien](#) dans ce domaine :

- pour une utilisation sans danger des drones hors visibilité directe;
- pour l'exploitation de drones de taille moyenne (de jusqu'à 150 kg).
- Il met l'accent sur la création d'un régime de lancement d'engins spatiaux à des fins commerciales pour le Canada avec ce qui suit :
 - diffusion des exigences applicables;
 - examen de la marche à suivre pour les demandeurs de lancement d'engins commerciaux;
 - examen des possibilités de création d'un régime complet permanent.
- Élaborer des règlements pour permettre l'utilisation au Canada d'aéronefs de sport légers, ainsi que des lignes directrices sur la façon dont ces aéronefs pourraient servir à l'entraînement en vol.
- Créer des mesures réglementaires d'approbation des organismes de formation et des programmes qu'ils fournissent en aéronautique.
- Continuer à concevoir des règlements médicaux pour les parties en croissance du secteur aérospatial, ce qui comprend les systèmes d'aéronefs télépilotés (ou drones) et les systèmes de lancement d'engins spatiaux.



Prendre en charge les problèmes mondiaux de sécurité aérienne

- Dans sa stratégie aéronautique internationale, le Ministère continuera à valoriser la contribution canadienne aux [normes et pratiques recommandées](#) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Ces pratiques soutiennent un secteur de l'aviation civile sécuritaire, efficace, sûr, économiquement durable et respectueux de l'environnement.
- Continuer avec les partenaires de l'OACI à améliorer la sécurité des aéronefs civils qui volent dans les zones de conflit ou à proximité, et ce, à la suite de l'écrasement du vol PS752 de l'Ukraine International Airlines le 8 janvier 2020.
- Continuer à appuyer Affaires mondiales Canada dans sa quête de justice et de responsabilité au nom des familles des victimes du vol PS752.
- Continuer à préconiser de meilleurs protocoles d'enquête de l'OACI sur les accidents aériens et ainsi s'assurer que les enquêtes sont transparentes et dignes de foi dans les situations de conflit d'intérêts; le Ministère mène cette démarche à la suite de la perte en mer d'un aéronef.
- Poursuivre la mise en œuvre de l'Initiative sur la sécurité aérienne afin d'améliorer la sécurité et la sûreté des transporteurs aériens commerciaux et des exploitants de vols au-dessus ou à proximité de zones de conflit. Cela comprend ce qui suit :
 - surveiller l'espace aérien mondial et guider les transporteurs canadiens pour la protection des opérations aériennes;
 - continuer à présider le Comité consultatif sur la sécurité aérienne;
 - coparrainer le quatrième Forum sur la sécurité aérienne qui aura lieu au Maroc en avril 2025.
- Continuer à donner suite aux constatations [Programme universel en cours d'audits de supervision de la sécurité \(USOAP\) de l'OACI](#) pour que Transports Canada soit plus en mesure de surveiller et de gérer le système canadien de surveillance de la sécurité aérienne.

- Continuer à élaborer des mesures correctives en réponse à l'audit en question, ce qui doit comprendre une mise à jour du *Règlement de l'aviation canadien*. Les mesures réglementaires à mettre à jour seront notamment les suivantes :
 - ajouter les pratiques courantes de l'industrie au texte réglementaire;
 - harmoniser les articles du Règlement;
 - mettre en œuvre la terminologie et les normes de l'OACI.
- Se préparer à la prochaine mission de validation coordonnée par l'OACI, au suivi de l'audit de l'USOAP pour juger des progrès dans la suite donnée aux constatations, ainsi qu'au Programme universel d'audits de supervision de la sécurité selon les calendriers de 2025-2026 et 2026-2027.

Soutenir la sécurité du trafic et des opérations maritimes

- Poursuivre la mise en œuvre de la [Loi sur le pilotage](#) et mettre à jour le *Règlement général sur le pilotage* pour ce qui suit :
 - systèmes de gestion de la qualité;
 - sanctions administratives pécuniaires;
 - exigences de compte rendu des accidents maritimes;
 - harmonisation des exigences de pilotage au niveau régional dans la mesure du possible.
- Établir de nouveaux règlements pour combiner, moderniser et actualiser ce qui suit :
 - [Règlement sur les zones de services de trafic maritime](#);
 - [Règlement sur la zone de services de trafic maritime du Nord canadien](#);
 - [Règlement sur la zone de services de trafic maritime de l'Est du Canada](#).
- Modifier le [Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique](#), afin d'intégrer des changements apportés à la [Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer](#) (SOLAS) et rendre exécutoires pour certains navires hors SOLAS les exigences du [Code polaire](#) en matière de sécurité de la navigation et de planification de voyages dans les eaux arctiques canadiennes.
- Poursuivre un [essai national](#) permettant de vérifier l'efficacité et l'efficience des inspections à distance du fret. Un essai national s'appliquera aux inspections de navire prêt à charger dans le cas de certains navires mouillant dans les ports canadiens pour charger des grains et des concentrés en vrac à des fins d'exportation.
- L'essai comparera les inspections à distance et physiques pour déterminer si elles sont aussi sécuritaires que les inspections à distance et si elles amélioreront l'efficacité. L'essai appuie :
 - sécurité et efficacité de la chaîne d'approvisionnement au Canada et dans le monde;
 - engagements canadiens en vertu des protocoles d'entente de [Paris](#) et de [Tokyo](#);
 - harmonisation éventuelle avec un programme analogue aux États-Unis.
- Le Programme de contrôle par l'État du port continuera à inspecter les navires-citernes étrangers pour la protection des collectivités côtières et des milieux marins au Canada; nous songeons également à étendre l'inspection « améliorée » aux transporteurs de gaz, aux bâtiments de pêche et aux autres navires préoccupants.

Promouvoir la sécurité de la conduite et de l'utilisation d'embarcations de plaisance

- Mettre à jour le [Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance](#) pour combler les lacunes réglementaires et accorder au Ministre des Transports le pouvoir de suspendre ou de révoquer les cartes de conducteur d'embarcation de plaisance dans certaines circonstances.
- Mettre à jour le [Règlement sur les petits bâtiments](#) pour ce qui suit :

- instituer une nouvelle période de validité de cinq ans pour tous les permis d'embarcation de plaisance;
- élargir le pouvoir du Ministre d'annuler des permis en cas de non-conformité réglementaire ou de demande du titulaire de permis;
- étendre les exigences en matière de permis à certaines embarcations de plaisance à propulsion éolienne;
- instituer de nouveaux frais de service;
- modifier la définition de « motomarine » pour inclure les motomarines à moteur électrique;
- abroger l'interdiction d'exploiter des embarcations du type planche de surf à hélice (« eSurfboards », « eFoils », etc.) et énoncer des exigences applicables à l'ensemble des types de planche de surf à moteur;
- fixer des limites pour le bruit des moteurs d'embarcation de plaisance et leurs niveaux d'émissions;
- énoncer des exigences d'installation et d'utilisation d'interrupteurs d'arrêt de moteur pour certaines embarcations de plaisance;
- énoncer éventuellement des exigences de port obligatoire de vêtements de flottaison individuels dans certaines circonstances.
- Réglementer [l'utilisation d'embarcations de plaisance à des fins autres que de plaisance](#) en aidant les propriétaires à comprendre quand une embarcation de plaisance louée devient un bâtiment commercial à passagers, ce qui leur permettra de mieux suivre les lois et les règlements au Canada.



Prendre en charge la sécurité et le bien-être des gens de mer

- Aller de l'avant avec le projet de *Règlement sur le personnel maritime* (2025) qui s'harmonise 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](#) pour ce qui suit :
 - aller vers plus d'uniformité et tenir compte des pratiques exemplaires;
 - améliorer l'efficacité et le service et veiller à l'harmonisation avec les exigences et les normes internationales;
 - moderniser la manière de réaliser le programme de médecine maritime.
- Remédier à la pénurie de gens de mer au Canada par ce qui suit :
 - négocier des [arrangements réciproques](#) avec d'autres pays pour permettre à certains marins étrangers de demander la reconnaissance d'un brevet par un visa canadien et de servir à bord de navires battant pavillon canadien;
 - livrer le [Programme de formation maritime](#), appuyer le Programme d'accès (d'examen) direct pour les résidents permanents et autoriser par licence des [services de placement et de recrutement de gens de mer](#);
 - travailler avec le ministère de la Défense nationale et la [Marine royale canadienne](#) en vue d'aider les corps de métiers navals à acquérir des crédits en vue de l'obtention d'un brevet de marine commerciale;
 - numériser le Programme des effectifs (minimaux) de sécurité et créer un centre d'expertise sur la santé et la sécurité au travail en mer.

Promouvoir une conception et une exploitation sécuritaires des navires canadiens

- Réformer et moderniser notre régime national de surveillance des navires en vue d'appuyer une approche nationale uniforme en matière de surveillance.
- Mettre en œuvre le [Règlement sur le système de gestion de la sécurité maritime](#) puisque la plupart des navires commerciaux au Canada — sauf les bateaux de pêche assujettis au [Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche](#) — devront élaborer et mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité.
- Instituer un *Règlement sur la construction et l'équipement des petits bâtiments*, qui établira les exigences applicables en matière de construction et d'équipement à la plupart des petits bâtiments sous inspection canadienne.
- Mettre à jour les exigences de construction pour les petits bateaux de pêche nationaux dans le *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* afin d'harmoniser ces exigences avec les normes et les pratiques exemplaires modernes.
- Mettre à jour le [Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments](#) pour ce qui suit :
 - simplifier le processus de mise en œuvre des restrictions à l'exploitation des navires;
 - nous aider à mieux prendre en charge les questions nouvelles ou émergentes concernant les voies navigables;
 - appuyer l'engagement pris par le gouvernement de confier aux provinces, aux territoires et aux municipalités un plus grand rôle dans la gestion et la réglementation du nautisme pour promouvoir le libre accès et assurer la sécurité des exploitants et la protection de l'environnement.



Améliorer la sécurité des véhicules automobiles

- Continuer à mettre à l'essai des véhicules, des sièges d'auto pour enfants et des pneus pour vérifier si les produits conçus pour le marché canadien répondent aux exigences en matière de sécurité.
- Continuer à vérifier les véhicules et les fabricants de produits automobiles pour confirmer que :
 - les essais de certification/homologation se font et sont documentés;
 - des rappels de sécurité se font au besoin.
- Analyser les plaintes liées à la sécurité pour ce qui suit :
 - déceler les défauts de sécurité dans les produits;
 - collaborer avec les fabricants et s'assurer qu'ils rappellent leurs produits au besoin.
- Continuer à adapter les lois et règlements canadiens sur la sécurité des véhicules automobiles de manière à améliorer la sécurité routière.
- Aider à l'essai et au déploiement des nouvelles technologies pour les véhicules avec ce qui suit :
 - effectuer une recherche préréglementaire sur les systèmes de sécurité des véhicules pour aider à l'élaboration des lignes directrices et des normes;
 - faire partie de groupes internationaux pour aider à énoncer les exigences applicables à la sécurité des véhicules automobiles;
 - mettre à jour les lignes directrices et les normes pour s'assurer que les technologies des véhicules sont sécuritaires.

- Adopter une approche de coordination en matière de sécurité de la route et des véhicules avec ce qui suit :
 - collaborer avec les intervenants et faire l'éducation des consommateurs;
 - collaborer avec les autres ordres de gouvernement et les intervenants par l'entremise du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) et d'autres groupes.

Améliorer la sécurité routière

- Continuer à soutenir par le [Programme de paiements de transfert de la sécurité routière](#) les provinces, les territoires et le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé afin qu'ils puissent maintenir et mettre en œuvre les normes du Code national de sécurité.
- Optimiser les investissements du [Programme amélioré de paiements de transfert de la sécurité routière](#) afin de mettre l'accent sur des aspects prioritaires comme les suivants :
 - conduite avec facultés affaiblies, distraction ou agressivité au volant;
 - excès de vitesse;
 - conception innovante, mise à l'essai et intégration de véhicules connectés et automatisés;
 - formation, mise à l'essai et perfectionnement en matière de systèmes avancés d'aide à la conduite.



Moderniser les règlements et les technologies du transport multimodal

- Continuer à moderniser la réglementation fédérale, notamment grâce à la réduction du fardeau réglementaire.
- Lancer un outil numérique pour appuyer les organismes de réglementation ministériels, notamment en les rendant plus capables d'évaluer le corps de règlements du Ministère et d'éclairer une prise de décisions par données probantes; cette initiative appuiera la mesure prioritaire du budget de 2024 qui consiste à réduire les formalités administratives en stimulant l'innovation et « en simplifiant le système de réglementation ».
- Encourager le secteur des transports à utiliser des « bacs à sable » réglementaires en appui à l'innovation.

Gérer les urgences

- Utiliser notre Programme de gestion des urgences pour administrer et coordonner les façons de se préparer aux urgences des transports et de les prévenir, les gérer, y répondre et s'en rétablir.
- Assumer nos responsabilités en vertu de la [Loi sur la gestion des urgences](#) par ce qui suit :
 - créer des politiques et des procédures de gestion des urgences;
 - travailler avec les experts, les autres ministères fédéraux, les autres ordres de gouvernement, les premiers intervenants et l'industrie à la coordination de nos interventions en cas d'incident;
 - maintenir et mettre à jour régulièrement l'ensemble de nos autorisations et de nos mesures d'intervention.
- Continuer à exploiter trois centres d'opérations essentiels à la gestion des incidents :
 - notre Centre d'intervention (SitCen), où convergent les cas de transport et les interventions d'urgence 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7;

- [Centre d'opération du Programme de protection des passagers](#), lequel collabore étroitement avec Sécurité publique Canada à la [mise en œuvre du Programme de protection des passagers amélioré](#) en vue de mesures de sûreté propres à limiter les déplacements des voyageurs préoccupants et à éviter les erreurs d'identification;
- [Centre d'urgence en transport canadien \(CANUTEC\)](#), lequel donne des conseils techniques 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 aux partenaires et au personnel d'intervention lorsqu'il traite des urgences liées aux marchandises dangereuses ou des incidents de transport.
- Réaliser des programmes de sensibilisation à la sécurité, des simulations et des activités de formation aux municipalités, les premiers intervenants, les groupes autochtones, les élèves et autres intervenants.
- Continuer à mettre à jour et à faire connaître le [Guide des mesures d'urgence](#) dont se servent les premiers intervenants aux premiers stades des incidents de transport liés aux marchandises dangereuses.

Faire appliquer la loi et la réglementation

- Utiliser nos normes d'application de la loi pour fournir des mesures d'application efficaces et cohérentes qui tiennent les entreprises responsables des manquements aux lois et aux règlements.
- Continuer à collaborer avec tous les modes de transport pour rendre plus uniformes nos mesures d'application de la loi.
- Simplifier l'application uniforme des règlements par ce qui suit :
 - donner des conseils sur les activités d'application de la loi et comment appliquer les pouvoirs discrétionnaires;
 - réaliser la formation;
 - mettre en œuvre des normes nationales d'évaluation de la non-conformité;
 - mener des enquêtes d'application de la loi.
- Poursuivre la mise en œuvre du régime des sanctions administratives pécuniaires (amendes) en vertu de la [Loi maritime du Canada](#).

Renforcer la sécurité ferroviaire

- Continuer à soutenir des projets relevant du [Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire](#) et qui réduisent les dangers pour la sécurité le long des voies ferrées et aux passages à niveau à risque élevé par ce qui suit :
 - améliorations de l'infrastructure;
 - fermetures de passages à niveau;
 - gestion des mesures d'atténuation des changements climatiques;
 - éducation du public;
 - conception et mise en œuvre de nouvelles technologies et recherches.
- Remplacer le [Règlement sur les normes de compétence des employés ferroviaires](#) par les dispositions à jour du [Règlement sur la formation et la qualification du personnel ferroviaire](#).
- Moderniser le Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire et notamment les conditions pour la prise en charge des risques liés à la fatigue.



- Commencer le processus de développement du [Règlement sur la commande des trains améliorée](#).
- Débuter la mise à jour du [Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire](#) et désigner des dispositions pour des mesures réglementaires nouvelles ou modifiées.
- Améliorer notre capacité à surveiller uniformément la sécurité ferroviaire, à contrôler la conformité et à faire appliquer la réglementation. Cela comprend ce qui suit :
 - mener des inspections multirégionales pour améliorer l'uniformité;
 - créer des documents d'orientation sur l'utilisation du pouvoir discrétionnaire;
 - créer des normes nationales pour évaluer la non-conformité.
- Continuer à améliorer la façon de surveiller la sécurité ferroviaire avec ce qui suit :
 - façon dont les chemins de fer appliquent les Règles relatives aux périodes de service et de repos du personnel d'exploitation ferroviaire;
 - respect du Règlement sur les passages à niveau après son entrée en vigueur en novembre 2024.
- Continuer à appuyer les travaux visant à réduire les émissions de carbone dans le secteur ferroviaire et promouvoir la recherche sur les nouvelles technologies introduites par l'industrie du rail; s'assurer que les technologies en question respectent ou dépassent les normes de sécurité actuelles. Ces technologies sont notamment les suivantes :
 - portails d'inspection de sécurité à distance;
 - locomotives à hydrogène ou à batterie;
 - systèmes d'inspection en voie;
 - groupes motopropulseurs répartis.
- Continuer à recourir aux analyses de données pour mieux comprendre les risques pour la sécurité ferroviaire le long des chemins de fer au Canada.
- Lancer deux projets prioritaires d'investissement numérique pour 2025-2026, qui comprennent de nouveaux outils devant permettre aux inspecteurs d'ajouter des données à l'application en temps réel.

Résultat 2 – Un réseau de transport sûr

Renforcer le réseau national de transport

- Élaborer et réaliser des plans et des stratégies pour prévoir les menaces à la sécurité nationale et au renseignement qui pèsent sur le système de transport au Canada et prendre ces menaces en charge.
- Continuer à travailler avec les partenaires fédéraux en matière de sécurité et de renseignement, les provinces et territoires, les intervenants de l'industrie et les autres intervenants à des mesures coordonnées et à des pratiques exemplaires permettant de prévoir, de dissuader, de détecter, de prévenir et de prendre en charge les menaces à la sûreté des transports.

Appuyer le filtrage de sécurité

- Continuer à améliorer la procédure de demande d'habilitations de [sécurité en matière de transport](#) et à se conformer à nos normes de service avec les mesures suivantes :
 - automatisation et réduction des processus manuels;
 - amélioration de l'expérience utilisateur basée sur les commentaires et les résultats des tests d'accessibilité;
 - Poursuivre la collaboration avec les partenaires en matière de sécurité et les services d'application de la loi en ce qui concerne la diligence raisonnable

Prendre en charge les problèmes de sûreté dans l'exploitation des drones

- Continuer à élaborer des cadres qui :
 - établissent une orientation stratégique;
 - orientent les futures exigences réglementaires;
 - appuient une utilisation sécuritaire et responsable de la technologie antidrones en fonction des risques liés à la sûreté de ces appareils.

Prendre en charge les questions de santé publique dans le secteur de l'aviation

- Continuer à édifier une communauté de pratique en renseignement médical (avec les représentants des grandes sociétés aériennes et l'Agence de la santé publique du Canada) pour suivre les nouveaux enjeux de santé publique et formuler des recommandations en matière de biosécurité.
- Continuer de participer à l'Accord commun pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation (CAPSCA de l'OACI) afin d'échanger de l'information et de formuler des recommandations sur les nouveaux enjeux de santé publique et les futures mesures de biosécurité pour le transport aérien.

Moderniser la surveillance de la sûreté aérienne

- Améliorer nos processus de planification axés sur les risques pour ce qui suit :
 - mieux recourir à l'analyse des risques pour la prise de décision basée sur les données;
 - affecter les ressources aux secteurs présentant les risques les plus élevés;
 - améliorer l'équilibre de la surveillance sur l'ensemble de l'industrie canadienne de l'aviation.
- Continuer à utiliser et améliorer la technologie de surveillance de la sûreté aérienne, ce qui comprend l'utilisation d'outils souples comme l'inspection à distance, sur place ou hybride.
- Poursuivre l'harmonisation avec les normes internationales et les pratiques recommandées de l'OACI en matière de sûreté aérienne.

Améliorer notre façon d'identifier les passagers aériens

- Surveiller et utiliser les nouvelles technologies susceptibles d'influer sur les politiques, les programmes et la surveillance en matière de sûreté aérienne.
- Continuer de faire partie des forums nationaux et internationaux et à collaborer avec l'industrie sur l'identification numérique et les technologies de biométrie pour assurer une harmonisation internationale.
- Poursuivre l'évaluation et l'adoption de normes nouvelles ou à jour pour la biométrie et l'identification numérique des passagers.

Améliorer les systèmes et les technologies de contrôle aérien

- L'inscription et la reconnaissance des certificateurs tiers indépendants pour la certification des chiens détecteurs d'explosifs et des équipes de maîtres-chiens partout au Canada va :
 - Augmenter la capacité de contrôle du fret aérien;
 - élargir l'accès aux services de certification des chiens détecteurs d'explosifs et des équipes de maîtres-chiens au niveau national;
 - faciliter la circulation des marchandises, et
 - l'accès aux marchés mondiaux.

- Améliorer notre Programme de sécurité des approvisionnements de bord pour s'assurer de la sûreté de tous les articles utilisés, consommés ou achetés à bord.
- Veiller à ce que les entreprises canadiennes qui contrôlent, entreposent ou transportent des approvisionnements de bord respectent les normes strictes du pays en matière de sûreté aérienne.
- Les mises à jour du [Règlement canadien sur la sûreté aérienne](#) (2012) pour le [ciblage du fret canadien préalable au chargement](#) (CFAPC) entrée en vigueur le 1er avril 2025.
- Le CFAPC utilisera l'intelligence artificielle pour repérer les produits à haut risque avant qu'ils ne soient chargés dans l'avion; tout transporteur aérien de fret entrant au Canada est tenu de participer.
- Ce niveau supplémentaire de sûreté réduira les risques, soutiendra la résilience économique et accroîtra la confiance du public dans la chaîne d'approvisionnement du fret aérien au Canada.
- Il s'agit aussi de s'assurer que les dispositions de sûreté du CFAPC s'aligne avec les principes directeurs établis par l'OACI et l'Organisation mondiale des douanes.



Améliorer la façon de surveiller la sûreté maritime

- Mettre à jour le [Règlement sur la sûreté du transport maritime](#) pour ce qui suit :
 - harmonisation avec les autres lois et règlements;
 - correction des lacunes de la réglementation;
 - harmonisation avec le [Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires](#) afin d'assurer la protection et de conserver l'efficacité du système de transport maritime.

Améliorer et actualiser la sûreté ferroviaire

- Continuer d'améliorer la sûreté ferroviaire par ce qui suit :
 - travailler avec les partenaires de l'industrie et les instances de surveillance partout au Canada;
 - mettre l'accent sur l'inspection des sites et installations ferroviaires;
 - élaborer des politiques et des procédures normalisées d'exploitation;
 - concevoir des outils pour prendre en charge les risques et les incidents de sûreté dans tout le réseau ferroviaire, qu'il s'agisse de manœuvres abusives, d'interférence dans les activités ferroviaires ou d'autres événements suspects.
- Travailler avec nos partenaires du renseignement de sûreté pour augmenter la sensibilisation à la sûreté dans l'industrie ferroviaire.
- Préconiser d'autres mesures d'amélioration de la sûreté ferroviaire avec ce qui suit :
 - utiliser de nouveaux outils comme les sanctions administratives pécuniaires (amendes);
 - surveiller le [Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses](#) et le [Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire de voyageurs](#);
 - élaborer et mettre en œuvre des procédures normalisées d'exploitation nouvelles ou à jour en matière de surveillance avec des procédures de contrôle de conformité et d'application de la loi;
 - tenir des séances de formation et d'information à l'intention des entités réglementées et des inspecteurs en sûreté des transports;

- collaborer avec les partenaires provinciaux, territoriaux et autochtones et avec l'industrie afin de reconnaître et de protéger les corridors et les infrastructures essentiels de transport commercial et de limiter les interférences les concernant;
- concevoir et mettre en œuvre de nouvelles technologies comme le Système de surveillance réglementaire (Module de surveillance réglementaire) pour ce qui suit :
 - améliorer l'efficacité opérationnelle;
 - stimuler l'innovation;
 - utiliser des données pour gérer les futurs risques en matière de sûreté;
 - améliorer notre capacité à prendre des décisions reposant sur les données.

Améliorer la façon de réglementer le transport des marchandises dangereuses

- Continuer à réaliser et à améliorer nos programmes et nos initiatives qui soutiennent la sécurité du transport des marchandises dangereuses.
- Appuyer l'adoption de lois pour améliorer les outils d'application de la loi, frayer de nouvelles voies pour la conformité de l'industrie et aider les autorités à s'adapter à l'évolution des besoins et des circonstances.
- Mettre à jour le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* pour ce qui suit :
 - harmonisation avec les exigences internationales et nationales;
 - autorisation de documents d'expédition électroniques;
 - actualisation des contenants approuvés et de leurs normes.
- Continuer à améliorer nos capacités de surveillance par ce qui suit :
 - améliorer la qualité des données, ainsi que la façon dont nous les analysons et les déclarons;
 - accroître le déploiement des inspecteurs et autres;
 - créer une formation spécialisée sur les marchandises dangereuses, des normes d'inspection et d'autres ressources;
 - adopter une approche fondée sur les risques pour les inspections.
- Mettre l'accent sur la recherche technique dans les domaines d'intérêt premier avec ce qui suit :
 - transport des marchandises dangereuses par train;
 - systèmes de stockage d'énergie et piles au lithium;
 - contenants;
 - mesures d'intervention en cas d'urgence.
- Développer et mettre en œuvre des outils permettant d'évaluer les risques de sécurité liés au transport de marchandises dangereuses afin de :
 - stimuler l'innovation ;
 - utiliser les données pour gérer les risques futurs en matière de sécurité;
 - améliorer notre capacité à prendre des décisions fondées sur les données et les risques.
- Continuer à collaborer avec l'industrie, le public, les municipalités, les premiers intervenants et les groupes autochtones pour nous aider à nous doter de politiques et de règlements nouveaux avec ce qui suit :
 - plans d'intervention d'urgence;



- évaluation et déploiement de spécialistes en mesures correctives (SMC) pour gérer les accidents et atténuer les risques;
- se préparer aux incidents avec produits chimiques, biologiques, radiologiques, nucléaires ou explosifs (CBRNE).
- Continuer à collaborer avec les partenaires nationaux et internationaux à ce qui suit :
 - améliorer l'accès aux données sur les expéditions par la route de manière à améliorer notre façon de reconnaître et de cibler les milieux réglementés;
 - diffuser les recherches et les connaissances d'intérêt commun.
- Continuer à établir le programme de subventions et de contributions du Transport des marchandises dangereuses pour:
 - créer des capacités d'intervention d'urgence en mettant tout particulièrement l'accent sur les régions rurales, éloignées ou isolées;
 - promouvoir la connaissance, la sensibilité et l'éducation en matière de transport de marchandises dangereuses.

Prendre en charge la cybersécurité des véhicules

- Continuer à collaborer avec les autres ministères fédéraux, les provinces et territoires, l'industrie, les experts en cybersécurité et les partenaires internationaux à la promotion de bonnes pratiques de cybersécurité des véhicules, ce qui comprend les priorités énumérées dans notre [Stratégie de cybersécurité des véhicules](#).
- Surveiller la réglementation de cybersécurité des véhicules dans son développement international.
- Continuer à guider les entreprises canadiennes en les aidant à maintenir une solide posture en matière de cybersécurité.
- Appuyer au gouvernement le [Plan d'action national pour lutter contre le vol de véhicules](#) en proposant des mises à jour concernant les vols de voitures pour les Normes canadiennes de sécurité des véhicules automobiles.

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

Mettre à jour les régimes de sécurité et de sûreté aériennes au Canada

- Continuer à moderniser nos services pour mieux nous mettre au service des besoins des clients et des intervenants, ce qui comprend les outils, technologies et méthodes de prestation de services qui innovent et qui :
 - élargissent nos services en ligne;
 - rationalisent leur prestation;
 - améliorent l'accessibilité;
 - garantissent la durabilité de nos activités à long terme.
- Continuer à investir dans des projets de recherche en collaboration avec le Conseil national de recherches pour orienter notre approche en matière de politiques et de règlements liés aux drones.
- Lancer un nouveau système de contrôle des heures de service et de facturation pour percevoir les redevances de délivrance de certificats en aéronautique en fonction des mises à jour récentes du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) à l'article 104.
- Poursuivre la numérisation et la modernisation du processus médical de l'aviation pour qu'il gagne en efficacité et serve mieux les clients.
- Continuer à concevoir une formation moderne et efficace des médecins examinateurs avec un accent sur des sujets d'intérêt premier de l'industrie comme celui de la santé mentale.

- Appuyer la délivrance de brevets électroniques aux pilotes de sorte que ceux-ci et les contrôleurs de la circulation aérienne acquièrent des titres numériques conformes aux normes internationales.
- Remplacer les carnets et les timbres par une solution numérique simple qui :
 - respecte les normes de l'OACI;
 - réduit les retards de service et élimine toute messagerie;
 - simplifie le processus de mise à jour.
- Accomplir des progrès dans le projet de modernisation des simulateurs avec ce qui suit :
 - lancer de nouvelles technologies de formation comme celle de la réalité étendue (XR);
 - mettre à jour la réglementation pour qu'elle tienne compte des nouvelles technologies et méthodes de formation sur simulateur.
- Continuer à essayer, affiner et implanter [l'initiative Traitement approprié – mode aérien](#) avec ce qui suit :
 - collaboration internationale à la création de normes de recours à l'identification numérique et à la biométrie;
 - intégration de cette initiative à notre cadre de surveillance de la sûreté aérienne.

Rendre la surveillance de la sûreté et la sécurité maritime plus efficiente et efficace

- Élargir le nouveau Registre canadien d'immatriculation des bâtiments pour s'occuper des grands navires et permettre aux clients de présenter leurs demandes en ligne, ce qui réduira largement les frais administratifs généraux.
- Mettre à jour le [Règlement sur les droits relatifs à la sécurité maritime](#) pour ce qui suit :
 - inscrire à un seul endroit les frais de sécurité maritime;
 - réduire le nombre de tarifs d'inspection des navires canadiens;
 - encourager les armateurs et les équipages de navires à se préparer aux visites des inspecteurs de sorte que les inspections soient plus rapides et qu'il soit moins nécessaire de les répéter.
- Continuer à améliorer le mode de prestation des services par la conception et l'utilisation de nouveaux outils numériques qui :
 - rendront les opérations plus efficaces;
 - réduiront la saisie manuelle des données;
 - amélioreront l'établissement de rapports;
 - rehausseront le service à la clientèle;
 - favoriseront des décisions par données probantes.



Ressources prévues pour atteindre les résultats

Tableau 4 : Ressources prévues pour atteindre les résultats relativement à un réseau de transport sûr et sécuritaire

Le tableau 4 fournit un résumé des dépenses prévues et des équivalents temps plein requis pour atteindre ces résultats.

Ressources	Prévues
Dépenses	529 949 198 \$
Équivalents temps plein	3 565

[Des renseignements exhaustifs sur les ressources financières](#) et [les ressources humaines](#) en ce qui concerne le répertoire des programmes de Transports Canada se trouvent dans l'InfoBase du GC.

Priorités gouvernementales connexes

Analyse comparative entre les sexes plus

Dans ses programmes de sécurité et de sûreté, Transports Canada entreprendra les activités suivantes pour appuyer l'élaboration de politiques, de programmes et d'autres initiatives conformes et inclusifs :

- Transports Canada continue à évaluer l'incidence sociale et économique de ses projets de règlement sur divers groupes de Canadiens.
- Le Ministère continuera de prendre une part active aux travaux du comité de sécurité et de sûreté pour la diversité et l'inclusion dans le transport multimodal.
- Il s'assurera que la compétence et la représentation sont diversifiées au Comité de révision médicale de l'aviation, y compris pour la santé autochtone, le but étant de présenter des recommandations pour que la production de certificats soit sécuritaire et efficace en aéronautique.
- Il continuera à investir dans le Programme de formation maritime de manière à aider les groupes sous-représentés — et notamment les Autochtones, les habitants du Nord et les femmes — à lancer leur carrière dans l'industrie maritime.
- Il demeurera membre actif du [Réseau pour l'égalité des sexes de l'Organisation maritime internationale](#) en préconisant une représentation accrue des femmes et des autres groupes sous-représentés dans le secteur maritime sur le double plan national et international.

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

Par l'obtention des résultats recherchés, Transports Canada favorisera la réalisation des objectifs de développement durable suivants des Nations Unies :

- [ODD 10 : Réduire les inégalités;](#)
- [ODD 5 : Parvenir à l'égalité des sexes et autonomiser toutes les femmes et les filles.](#)

Les activités en cours de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses appuieront la réalisation du troisième objectif de développement durable des Nations Unies, qui est de réduire la mortalité et la morbidité causées par les produits chimiques dangereux et de prévenir la contamination de l'air, de l'eau et du sol par l'atténuation des déversements, des rejets et autres incidents liés aux marchandises dangereuses.

Pour en savoir plus sur la contribution de Transports Canada au Plan de mise en œuvre fédéral du Canada pour le Programme 2030 et à la Stratégie fédérale de développement durable, on se reportera à la [Stratégie ministérielle de développement durable](#).

Répertoire des programmes

Réseau de transport sûr et sécuritaire est appuyée par les programmes suivants :

- 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
- Programme de sûreté ferroviaire
- 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 de sécurité nationale et de renseignement
- Programme national d'application de la loi
- Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire
- Surveillance de la sécurité ferroviaire
- Cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire
- Habilitations de sécurité
- Surveillance du transport des marchandises dangereuses
- Cadre réglementaire pour le transport des marchandises dangereuses
- Soutien technique du transport des marchandises dangereuses

Des renseignements supplémentaires sur le répertoire des programmes pour Un réseau de transport sûr et sécuritaire se trouvent sur la page [Résultats dans l'InfoBase du GC](#).

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

Les changements suivants ont été apportés à la description de la responsabilité essentielle 1 : Un réseau de transport sûr et sécuritaire :

Nous avons mis à jour les deux indicateurs de résultats ministériels suivants :

- Les « délais de traitement des révocations d'habilitations de sécurité en matière de transport » sont devenus le « pourcentage des statuts HST actuels qui ont été examinés conformément aux échéanciers établis à la suite de la réception d'information défavorable ».
- Le « nombre total de demandes d'habilitation de sécurité en matière de transport (HST) traitées par rapport au nombre de demandes HST reçues » est devenu le « pourcentage de demandes d'habilitation de sécurité en matière de transport (HST) non complexes traitées dans les délais prescrits par les normes de service publiées ».

Les programmes suivants ont été établis :

- Programme de la sécurité nationale et du renseignement;
- Programme national d'application de la loi.

Les programmes suivants ont été fusionnés avec le Programme de sûreté ferroviaire :

- Surveillance de la sûreté du transport terrestre et intermodal;
- Cadre réglementaire de la sûreté du transport terrestre et intermodal.

Le programme suivant a été rebaptisé :

- Les « certificats de filtrage de sécurité » sont devenus les « Habilitations de sécurité en matière de transport ».

Responsabilité essentielle 2 : Un réseau de transport écologique et novateur

Dans la présente section

- [Description](#)
- [Répercussions sur la qualité de vie](#)
- [Indicateurs, résultats et cibles](#)
- [Plans visant à atteindre les cibles](#)
- [Ressources prévues pour atteindre les résultats](#)
- [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; et
- faire progresser l'innovation dans le secteur des transports.

Répercussions sur la qualité de vie

Domaine : Environnement

Environnement et personnes en particulier :

- qualité de l'air;
- adaptation aux changements climatiques.

Intégrité écologique et gestion de l'environnement *avec ce qui suit* :

- émissions de gaz à effet de serre;
- Indice des espèces canadiennes;
- écosystèmes marins et côtiers.

Indicateurs, résultats et cibles

Cette section présente des renseignements détaillés sur les indicateurs du ministère, les résultats réels des trois derniers exercices, les cibles et les dates cibles approuvées en 2025-2026 pour un réseau de transport écologique et novateur. Les renseignements sont présentés par résultat ministériel.

Tableau 5 : Les émissions atmosphériques nocives provenant du secteur des transports au Canada sont réduites

Le tableau 5 fournit un résumé de l'objectif et des résultats réels pour chaque indicateur associé aux résultats sous Un réseau de transport écologique et novateur.

Indicateurs de résultat ministériel	Résultats réels	Cible	Date d'atteinte de la cible
Pourcentage de changement relatif aux émissions de GES dans le secteur des transports	2021-2022 : 3,8 % dessous des niveaux de 2005 en 2021 2022-2023 : Aucun changement par rapport aux niveaux de 2005 en 2022	Les émissions du secteur des transports contribuent à la réalisation de l'objectif national du Canada visant à	03-31-2026

Indicateurs de résultat ministériel	Résultats réels	Cible	Date d'atteinte de la cible
	2023-2024 : Les émissions de 2023 seront publiées en avril 2025	réduire les émissions de 40 à 45 % d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 2005.	

Tableau 6 : Les milieux océanique et marin du Canada sont protégés contre les répercussions du transport maritime

Le tableau 6 fournit un résumé de l'objectif et des résultats réels pour chaque indicateur associé aux résultats sous Un réseau de transport écologique et novateur.

Indicateurs de résultat ministériel	Résultats réels	Cible	Date d'atteinte de la cible
Le volume total de déversements d'hydrocarbures détectés dépassant les 10 litres	2021-2022 : S.O. – Nouvel indicateur 2022-2023 : S.O. – Nouvel indicateur 2023-2024 : 739 litres	Moins de 6 490 litres ¹	03-31-2026
Pourcentage des bâtiments de 20 mètres et plus qui respectent les mesures de limitation de vitesse visant à atténuer les répercussions du trafic maritime sur les espèces marines ²	2021-2022 : 99,51 % 2022-2023 : 99,94 % 2023-2024 : 99,97 %	Au moins 85 %	03-31-2026

Tableau 7 : Un réseau de transport qui favorise l'innovation

Le tableau 7 fournit un résumé de l'objectif et des résultats réels pour chaque indicateur associé aux résultats sous Un réseau de transport écologique et novateur.

Indicateurs de résultat ministériel	Résultats réels	Cible	Date d'atteinte de la cible
Nombre de projets, d'évaluations, d'études et d'analyses en lien avec les technologies nouvelles et émergentes dans le domaine du transport qui fournissent des preuves pour appuyer la prise de décisions en matière de politiques et de réglementation	2021-2022 : S.O. – Nouvel indicateur 2022-2023 : S.O. – Nouvel indicateur 2023-2024 : 33	Au moins 30	03-31-2026

Des renseignements supplémentaires sur les [résultats détaillés et l'information sur le rendement](#) pour le répertoire des programmes de Transports Canada figurent dans l'InfoBase du GC.

¹ Cet objectif est basé sur une moyenne quinquennale.

² Cet indicateur mesure le nombre de navires qui respectent le ralentissement obligatoire pour la protection de la baleine noire de l'Atlantique Nord dans le golfe du Saint-Laurent.

Plans visant à atteindre les cibles

La section suivante décrit les résultats prévus relativement à un réseau de transport écologique et novateur en 2025-2026.

Résultat 4 – Les émissions atmosphériques nocives provenant des transports au Canada sont réduites

Atteindre les cibles d'émissions et les objectifs en matière de changements climatiques

- Continuer de diriger et d'appuyer le réseau de transport du Canada pendant sa transition vers des technologies faibles [en carbone et à zéro émission](#).
- Appuyer l'engagement du gouvernement à parvenir à une consommation énergétique nulle en valeur nette d'ici 2050 par la mise en œuvre de politiques et de programmes relevant de ce qui suit :
 - [Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques](#);
 - [Plan climatique renforcé du Canada \(PCR\)](#);
 - [Plan de réduction des émissions du Canada pour 2030](#) et rapport d'étape de 2023.
- Élaborer et mettre en œuvre un [plan de décarbonation des transports](#) multimodaux qui comporte une vision claire pour réduire les émissions dans tous les modes de transport grâce à une collaboration avec :
 - ministères fédéraux
 - les intervenants;
 - les experts clés;
 - les provinces et les territoires;
 - les groupes autochtones;
 - le public.
- Élaborer et publier un plan directeur sur les carburants d'aviation durables pour le Canada.
- Travailler avec les provinces et les territoires, l'industrie nationale et le milieu universitaire par l'entremise du Groupe de travail sur l'aviation durable afin d'accélérer la réduction des émissions provenant de l'aviation canadienne.
- Travailler avec des partenaires mondiaux pour réduire les impacts environnementaux du transport international, y compris en continuant à soutenir l'aviation durable au sein de l'OACI
- Financer des projets de réduction des émissions intérieures provenant des ports et des navires par l'intermédiaire du [Programme de corridors maritimes verts](#).
- Continuer de travailler avec l'Association des chemins de fer du Canada pour réduire les émissions des locomotives, et avec les organismes américains sur les stratégies de réduction des émissions et l'intégration sécuritaire des technologies émergentes, y compris par le biais du Groupe de travail sur la décarbonisation ferroviaire au Canada (U.S. Rail Task Force).
- Faire progresser les mesures à moyen terme d'appui à la [Stratégie de l'Organisation maritime internationale de 2023 concernant la réduction des émissions de GES provenant des navires](#) avec ce qui suit :
 - norme mondial par objectifs sur les carburants du transport maritime;
 - mécanisme mondial de tarification des émissions de GES dans le transport maritime.
- Faire progresser le développement de corridors maritimes verts au pays et vers les ports du monde entier



- Continuer de surveiller la teneur en soufre du mazout.
- Collaborer avec les partenaires fédéraux pour qu'il soit plus facile aux consommateurs et aux entrepreneurs de choisir des véhicules particuliers et commerciaux à émissions nulles grâce à des mesures comme les suivantes :
 - Programme d'incitatifs pour les véhicules moyens et lourds zéro émission (VMLZE).
- Collaborer avec les partenaires du secteur des transports pour favoriser l'adoption de véhicules carboneutres tant légers que moyens ou lourds grâce à des groupes comme les suivants :
 - Conseil canadien des véhicules zéro émission (VZE);
 - Groupe de travail fédéral-provincial-territorial sur les véhicules zéro émission (Groupe de travail FPT sur les VZE);
 - Groupe de travail canado-américain.

Appuyer la réglementation, les technologies et les méthodes de réduction des émissions

- Appuyer les approches par données probantes pour l'intégration sécuritaire de technologies qui réduisent les émissions dans le réseau de transport du Canada avec ce qui suit :
 - Développement de codes, des normes et des pratiques exemplaires pour l'hydrogène dans le transport ferroviaire au Canada;
 - Financement de bancs d'essai pour le camionnage lourd zéro émission afin d'accélérer l'adoption des véhicules à émissions zéro (MHZEV) de moyenne et lourde puissance sur les routes canadiennes
- Continuer à collaborer avec les provinces et les territoires, les municipalités, les administrations portuaires et les organismes d'élaboration de normes pour se préparer aux technologies de carboneutralité dans le camionnage.

Résultat 5 – Les milieux océaniques et marins du Canada sont protégés contre les répercussions du transport maritime

Travailler avec les peuples autochtones à la protection de l'environnement

- Continuer à améliorer les façons dont les peuples autochtones peuvent participer à nos initiatives environnementales en temps opportun et d'une manière significative, plus particulièrement par des projets qui mettent l'accent sur ce qui suit :
 - protection des océans et des habitats marins.
- Poursuivre la mise en œuvre de la [Loi sur la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones \(DNUDPA\)](#) en travaillant avec les peuples autochtones, le ministère de la Justice et d'autres ministères fédéraux.
- Suivre les [Appels à l'action de la Commission de vérité et réconciliation](#) en continuant à faire l'éducation des employés sur l'histoire, la culture et les traditions autochtones et à former le personnel aux pratiques exemplaires de communication avec les Autochtones.

- Continuer à édifier de solides relations de travail avec les peuples autochtones dans le cadre du [Plan de protection des océans](#) avec ce qui suit :
 - organisations autochtones nationales;
 - carrefours de mobilisation interministériels régionaux;
 - forums distincts de dialogue nationaux et régionaux pour tout le pays.
- Continuer de travailler avec les organisations et les collectivités autochtones à la table ronde sur la réglementation pour nous aider à élaborer des règlements en matière de sécurité maritime et d'environnement.
- Soutenir les collectivités, autochtones ou non, des Territoires du Nord-Ouest, du Nunavut, du Nunavik (nord du Québec) et du Nord du Labrador grâce à l'Initiative sur l'équipement de sécurité et l'infrastructure maritime de base dans les collectivités nordiques.
- Continuer de prendre en charge les questions et les recommandations du rapport [Ce que nous avons entendu : Engagement avec les peuples autochtones et consultation publique sur l'examen législatif de la Loi sur les eaux navigables canadiennes](#).



Prévenir et gérer les risques liés aux espèces envahissantes

- Poursuivre la mise en œuvre du Programme d'innovation dans le domaine de l'eau de ballast pour appuyer la recherche et le développement sur les défis techniques des systèmes de gestion de l'eau de ballast dans la région des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent.
- Poursuivre la collaboration internationale pour mettre à jour, la [Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires \(Convention BWM\)](#).
- Appuyer, mettre en œuvre et surveiller la norme internationale de rendement dans l'application du [Règlement sur l'eau de ballast](#).
- Continuer de promouvoir la compatibilité réglementaire nationale avec les États-Unis en matière de gestion des eaux de ballast.
- Étudier le phénomène d'encrassement biologique pour trouver de meilleurs moyens d'empêcher l'arrivée, la propagation et l'évaluation des espèces aquatiques envahissantes :
 - les risques de bioencrassement des navires pour les écosystèmes aquatiques canadiens;
 - l'innovation et la mise à l'essai de technologies de nettoyage dans l'eau.
- Contribuer à l'élaboration d'un cadre stratégique national par données probantes pour la maîtrise et la gestion des risques de bioencrassement à l'horizon 2027.

Prévenir la pollution et intervenir en cas de contamination

- Mettre en œuvre et faire appliquer la [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#) pour ce qui suit :
 - permettre une gestion proactive des urgences maritimes;
 - couvrir plus de types de pollution.
- Dans le cadre de la conservation et de la protection des écosystèmes marins du Canada, Transports Canada a lancé le Programme d'innovation pour les eaux de ballast (PIEB).

- Mettre en œuvre des projets qui amélioreront la sécurité, l'efficacité et la responsabilité environnementale dans les activités de ravitaillement communautaire par bateau.
- S'attacher à des projets d'évaluation et de gestion des répercussions du transport maritime sur les écosystèmes côtiers.
- Continuer d'élaborer des règlements pour ce qui suit :
 - améliorer la façon dont nous nous préparons et réagissons aux déversements de substances dangereuses et nocives en provenance des navires;
 - favoriser un accès plus rapide et plus uniforme aux services d'urgence maritime en cas d'incidents de pollution en mer au Canada;
 - protéger les gens, les collectivités et les écosystèmes marins.
- Abroger le [Règlement sur les organismes d'intervention et](#) mettre à jour le [Règlement sur l'intervention environnementale](#) pour ce qui suit :
 - prévoir des dispositions pour les [organismes d'intervention](#) agréés par Transports Canada;
 - prévoir des dispositions pour les exploitants d'installations de manutention d'hydrocarbures.
- Ces mises à jour :
 - amélioreront la façon de se préparer aux déversements d'hydrocarbures en provenance des navires;
 - permettront de prendre en charge les répercussions éventuelles sur le milieu marin et les collectivités;
 - garantiront mieux la capacité des organismes d'intervention agréés par TC à intervenir en cas de déversement pétrolier de 10 000 tonnes ou plus;
 - amélioreront le contrôle de conformité et l'application de la loi.
- Mettre à jour le [Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux](#) pour l'harmoniser avec les exigences de l'Organisation maritime internationale avec ce qui suit :
 - interdire l'utilisation et le transport pour utilisation de mazout lourd dans l'Arctique;
 - harmoniser la réglementation avec la [Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires](#);
 - renforcer les mesures visant à limiter le rejet d'eau noire et grise traitée provenant des navires de croisière.
- Appliquer des restrictions améliorées aux rejets des navires dans les nouvelles aires marines protégées du gouvernement fédéral (créées après 2019) avec ce qui suit :
 - huiles de moteur des cales;
 - eaux grises;
 - eaux usées;
 - déchets alimentaires;
 - eaux de lavage des systèmes d'épuration de gaz d'échappement.
- Continuer d'empêcher le rejet en milieu marin de déchets de plastique en provenance des activités des navires par ce qui suit :
 - réaliser des études pour mieux comprendre les déchets de plastique rejetés en mer par les navires;
 - élaborer des politiques de prise en charge des déchets de plastique des navires d'ici 2027.

Prendre en charge les problèmes liés aux navires

- Poursuivre la mise en œuvre et l'application de la [Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux](#).
- Cette loi réduit les effets négatifs produits dans les eaux canadiennes par des navires préoccupants en rendant les propriétaires plus responsables de leurs bâtiments.
- Elle permettra à Transports Canada de créer un Fonds pour l'assainissement des bâtiments; ce sera un fonds à long terme financé par les propriétaires et qui servira à prévenir, évaluer et régler les problèmes liés aux navires dans les eaux canadiennes.
 - Le projet de règlement devrait être publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* au début de 2026 pour une période de commentaires publics de 60 jours.

Garder les eaux navigables ouvertes et sécuritaires

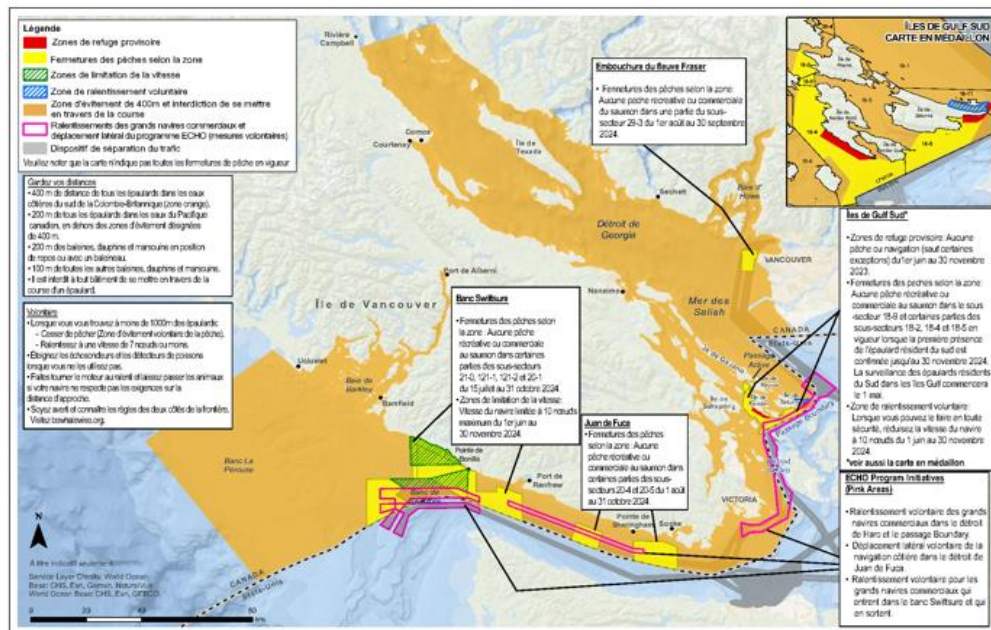
- Poursuivre la mise en œuvre de la [Loi sur les eaux navigables canadiennes](#) pour ce qui suit :
 - garder les eaux navigables du Canada ouvertes et sécuritaires pour le transport et les déplacements;
 - appuyer l'engagement du gouvernement en matière de réconciliation avec les peuples autochtones.
- Appuyer de ses conseils et guider les activités de transport maritime dans les aires marines protégées aux fins des engagements nationaux et internationaux de manière à protéger :
 - 25 % du territoire océanique canadien d'ici 2025;
 - 30 % d'ici 2030.
- Continuer à élaborer un règlement sur des sanctions administratives pécuniaires (amendes) qui permettront de mieux faire respecter la Loi sur les eaux navigables canadiennes.

Protéger les baleines dans les eaux canadiennes

- Sur la côte Ouest, poursuivre les mesures volontaires et obligatoires de gestion des navires pour protéger les épaulards résidents du Sud contre la menace du bruit sous-marin et des perturbations physiques. Comme les années précédentes, ces mesures comprennent :
 - créer des zones de refuge provisoires à titre obligatoire pour empêcher les navires d'entrer dans des zones critiques pour les baleines des îles Gulf;
 - collaborer avec la Première Nation des Pacheedaht en vue de créer des zones de limitation de vitesse au banc de Swiftsure où les navires circuleront à 10 nœuds (ou moins) dans les principales aires d'alimentation des baleines;
 - interdire aux navires de bloquer la route d'un épaulard;
 - mettre en œuvre une distance d'approche minimale que les navires doivent respecter pour tout épaulard dans les eaux du sud de la Colombie-Britannique;
 - autoriser les entreprises admissibles d'observation des baleines et d'écotourisme à observer d'autres épaulards (migrateurs ou de Bigg) et veiller à ce qu'elles s'abstiennent de planifier ou de promouvoir des excursions d'observation des épaulards résidents du Sud;



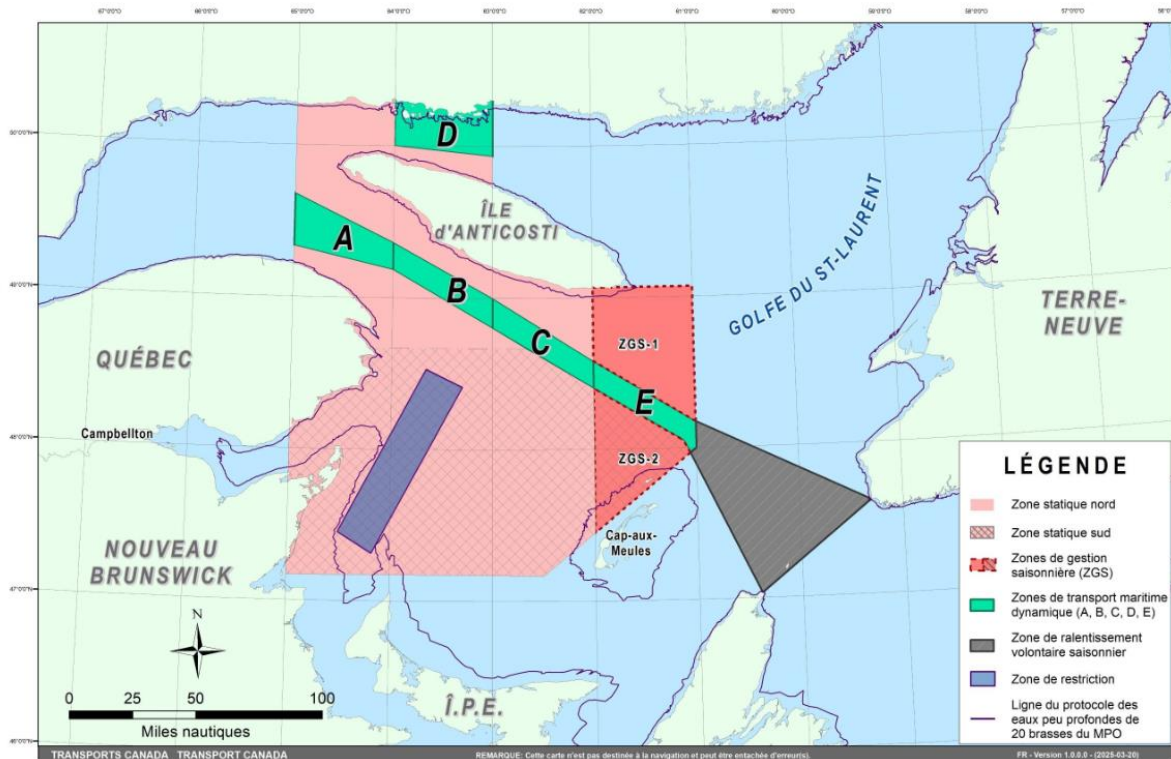
- appuyer les mesures volontaires de protection des baleines mises en œuvre par les navires de l'industrie;
- appuyer les recherches dans le cadre du programme d'amélioration de l'habitat et de l'observation des cétacés (ECHO ou [Enhancing Cetacean Habitat and Observation](#)) de l'administration portuaire Vancouver-Fraser.



Mesures de gestion des épaulards résidents du Sud en 2024

Source : Pêches et Océans Canada

- Sur la côte Est, poursuivre les mesures volontaires et obligatoires de gestion du trafic maritime pour protéger les baleines noires de l'Atlantique Nord contre les collisions avec les navires. Comme les années précédentes, ces mesures comprennent :
 - ralentissement imposé à 10 nœuds de tous les navires de plus de 13 mètres de longueur entre la mi-avril et la mi-novembre, période où plus de baleines sont présentes dans le golfe du Saint-Laurent (superficie approximative de 65 000 km²);
 - zone réglementée ou zone d'exclusion des navires dans la vallée de Shediac et à proximité où un grand nombre de baleines se rassemblent l'été (superficie approximative de 4 000 km²);
 - ralentissement volontaire dans le détroit de Cabot au printemps et à l'automne, période où les baleines migrent à destination ou en provenance du golfe du Saint-Laurent (superficie approximative de 7 000 km²);
 - maintien de la gestion des voies de navigation désignées au nord et au sud de l'île d'Anticosti lorsqu'une baleine noire de l'Atlantique Nord est repérée;
 - vaste programme de surveillance visuelle et acoustique aux fins de l'application des mesures;
 - mise à l'essai de technologies de détection des baleines, comme les planeurs, les drones et les caméras d'imagerie thermique.



Mesures de gestion du trafic maritime - Golfe du Saint-Laurent pour les baleines noires de l'Atlantique Nord en 2024

Source : site Web de Transports Canada

- Continuer de travailler avec l'industrie et le [Partenariat mondial pour la réduction du bruit sous-marin produit par les navires \(partenariat GloNoise\)](#) sur un projet pilote sur la côte Ouest.
 - Ce projet pilote appuiera la phase d'acquisition d'expérience de l'Organisation maritime internationale (OMI) selon le texte révisé des [Directives visant à réduire le bruit sous-marin produit par les navires de commerce pour atténuer leurs incidences néfastes sur la faune marine](#).
 - Les résultats et les leçons de ce projet pilote éclaireront le Canada dans sa communication sur le bruit rayonné sous-marin à l'OMI et dans l'élaboration d'une politique nationale.

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

Soutenir l'innovation dans le réseau de transport du Canada

- Effectuer des essais pour appuyer la surveillance de la sécurité automobile dans notre centre d'essai de véhicules automobiles.
- Faire progresser la recherche et le développement pour que le système de transport du Canada et les cadres de surveillance de la sécurité soient préparés aux nouvelles technologies, comme les véhicules connectés et automatisés, les



Centre d'essais pour véhicules automobiles Transports Canada

- systèmes d'aéronefs télépilotés, navires de surface autonomes et locomotives automatisées.
- Améliorer la sécurité ferroviaire en déployant de nouvelles technologies d'inspection automatisée des voies, notamment des drones et des outils d'inspection.
- Soutenir la recherche routière pour ce qui suit :
 - informer les approches de surveillance de la sécurité des systèmes automatisés d'aide à la conduite;
 - améliorer la protection des femmes et des enfants occupant des voitures.
- Élaborer des exigences en matière de cybersécurité pour les navires de surface autonomes.
- Partager l'information en téléchargeant nos publications et nos rapports de recherche dans le [Dépôt fédéral de science ouverte du Canada](#).

Ressources prévues pour atteindre les résultats

Tableau 8 : Ressources prévues pour atteindre les résultats relativement à Un réseau de transport écologique et novateur

Le tableau 8 fournit un résumé des dépenses prévues et des équivalents temps plein requis pour atteindre ces résultats.

Ressources	Prévues
Dépenses	672 364 390 \$
Équivalents temps plein	908

[Des renseignements exhaustifs sur les ressources financières](#) et [les ressources humaines](#) en ce qui concerne le répertoire des programmes de Transports Canada se trouvent dans l'InfoBase du GC.

Priorités gouvernementales connexes

Analyse comparative entre les sexes plus

Transports Canada continuera à appuyer le leadership et l'engagement autochtones en matière de protection de l'environnement, ainsi qu'à établir de solides relations de travail avec les peuples autochtones aux fins du Plan de protection des océans. Le Ministère continuera à faire l'éducation des employés sur l'histoire, la culture et les traditions autochtones et donnera de la formation sur les pratiques exemplaires pour la mobilisation des peuples autochtones, tout en organisant des activités d'apprentissage.

En 2025-2026, le Programme de formation dans le domaine maritime (PFDM) continuera à appuyer quatre institutions partenaires qui s'occupent de formation et d'éducation maritimes pour des groupes cibles sous-représentés dans ce secteur, notamment pour les femmes, les habitants du Nord et les peuples autochtones. Le PFDM continuera aussi à contribuer à la réduction des obstacles, à créer des possibilités d'emploi dans l'industrie maritime, à promouvoir l'égalité des sexes et l'inclusion et à répondre aux besoins croissants de main-d'œuvre qualifiée et diversifiée dans le secteur maritime. Depuis 2017, plus de 1 260 élèves des groupes sous-représentés ont obtenu leur diplôme dans ce programme, et plus de 930 ont alors trouvé un emploi dans l'industrie maritime. Le PFDM encourage la participation des peuples autochtones au système de sécurité maritime; c'est là un objectif qui reflète les valeurs de l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) et la priorité fédérale de réconciliation avec les peuples autochtones.

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

Par l'obtention des résultats recherchés, Transports Canada fera progresser la réalisation des objectifs de développement durable suivants des Nations Unies :

- [ODD 12 : Consommation et production durables;](#)
- [ODD 13 : Lutte contre les changements climatiques;](#)
- [ODD 14 : Vie aquatique.](#)

Entre autres activités en cours qui visent à réduire les émissions atmosphériques nocives du transport, à protéger les milieux marins et à soutenir l'innovation dans les systèmes de transport, mentionnons le passage à des technologies faibles en carbone dans tous les modes de transport, la promotion des véhicules zéro émission et la décarbonation des secteurs aérien et maritime grâce aux carburants durables et aux stratégies de réduction des émissions. Le Ministère collabore avec les collectivités autochtones en vue d'améliorer la protection de l'environnement, de moderniser la réglementation de la sécurité maritime et d'atténuer les répercussions des espèces envahissantes et de la pollution marine. Il s'emploie à réduire les risques pour la biodiversité marine, et notamment pour les baleines, grâce à des programmes de gestion du trafic maritime et de réduction du bruit. Il favorise en outre l'innovation par la recherche et le développement, le soutien financier du progrès technologique et la mise à l'essai de nouvelles technologies pour la sécurité, la sûreté et le rendement écologique dans tous les systèmes de transport aérien, ferroviaire, routier et maritime.

Pour en savoir plus sur la contribution de Transports Canada au Plan de mise en œuvre fédéral du Canada pour le Programme 2030 et à la Stratégie fédérale de développement durable, on se reportera à la [Stratégie ministérielle de développement durable](#).

Répertoire des programmes

Réseau de transport sûr et sécuritaire est appuyée par les programmes suivants :

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

Des renseignements supplémentaires sur le répertoire des programmes pour un réseau de transport écologique et novateur se trouvent sur la page [Résultats dans l'InfoBase du GC](#).

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

- Modification de la description des activités de programme : Changements climatiques et Qualité de l'air.

Responsabilité essentielle 3 : Un réseau de transport efficace

Dans la présente section

- [Description](#)
- [Répercussions sur la qualité de vie](#)
- [Indicateurs, résultats et cibles](#)
- [Plans visant à atteindre les cibles](#)
- [Ressources prévues pour atteindre les résultats](#)
- [Priorités gouvernementales connexes](#)
- [Répertoire des programmes](#)

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

Domaine : Prospérité

Indicateurs : Productivité

L'amélioration de l'efficacité, des services, des chaînes d'approvisionnement et de la gestion des actifs du réseau de transport contribue à la prospérité grâce à une meilleure productivité.

Indicateurs, résultats et cibles

Cette section présente des renseignements détaillés sur les indicateurs du ministère, les résultats réels des trois derniers exercices, les cibles et les dates cibles approuvées en 2025-2026 pour un réseau de transport efficace. Les renseignements sont présentés par résultat ministériel.

Tableau 9 : Les corridors de transport permettent un acheminement efficace des produits vers les marchés

Le tableau 9 fournit un résumé de l'objectif et des résultats réels pour chaque indicateur associé aux résultats sous Un réseau de transport efficace.

Indicateurs de résultat ministériel	Résultats réels	Cible	Date d'atteinte de la cible
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	2021-2022 : 6,4 jours 2022-2023 : 6,6 jours 2023-2024 : 6,8 jours	Au plus 6,5 jours	03-31-2026
Temps de transit d'un point à l'autre au Canada de camions de marchandises générales le long du corridor commercial	2021-2022 : 3,4 heures 2022-2023 : 3,4 heures 2023-2024 : 3,4 heures	Au plus 3,5 heures	03-31-2026

Indicateurs de résultat ministériel	Résultats réels	Cible	Date d'atteinte de la cible
Temps de transit de bout en bout des marchandises conteneurisées en provenance des ports d'Asie	2021-2022 : 34,5 jours 2022-2023 : 39,9 jours 2023-2024 : 35,0 jours	Au plus 30,0 jours	03-31-2026
Temps de transit de bout en bout d'un groupe choisi de marchandises, comme les grains, du Canada vers l'Asie	2021-2022 : 40 jours 2022-2023 : 37,9 jours 2023-2024 : 36,7 jours	Au plus 39,0 jours	03-31-2026

Tableau 10 : Les voyageurs canadiens et les exploitants du transport de marchandises profitent d'options et d'un service amélioré

Le tableau 10 fournit un résumé de l'objectif et des résultats réels pour chaque indicateur associé aux résultats sous Un réseau de transport efficace.

Indicateurs de résultat ministériel	Résultats réels	Cible	Date d'atteinte de la cible
Pourcentage de demandes/problèmes des services aériens internationaux traités	2021-2022 : 100 % (11 sur 11) 2022-2023 : 100 % (6 sur 6) 2023-2024 : 100 % (11 sur 11)	100 %	03-31-2026

Tableau 11 : Transports Canada gère efficacement ses actifs

Le tableau 11 fournit un résumé de l'objectif et des résultats réels pour chaque indicateur associé aux résultats sous Un réseau de transport efficace.

Indicateurs de résultat ministériel	Résultats réels	Cible	Date d'atteinte de la cible
Disponibilité des aéroports détenus et gérés par Transports Canada	2021-2022 : 100 % 2022-2023 : 100 % 2023-2024 : 100 %	Exactement 100 % (*certains types d'événements sont exclus du calcul)	03-31-2026
Disponibilité des ports détenus et gérés par Transports Canada	2021-2022 : 100 % 2022-2023 : 100 % 2023-2024 : 100 %	Exactement 100 % (*certains types d'événements sont exclus du calcul)	03-31-2026
Disponibilité des traversiers détenus et gérés par Transports Canada	2021-2022 : 100 % 2022-2023 : 100 % 2023-2024 : 100 %	Exactement 100 % (*certains types d'événements sont exclus du calcul)	03-31-2026

Des renseignements supplémentaires sur [les résultats détaillés et l'information sur le rendement](#) pour le répertoire des programmes de Transports Canada figurent dans l'InfoBase du GC.

Plans visant à atteindre les cibles

La section suivante décrit les résultats prévus relativement à un réseau de transport efficace en 2025-2026.

Résultat 7 – Les corridors de transport permettent un acheminement efficace des produits vers les marchés

Renforcer l'efficacité et la résilience de la chaîne d'approvisionnement

- Continuer d'exploiter le Bureau national de la chaîne d'approvisionnement pour ce qui suit :
 - engager les parties prenantes à identifier et à comprendre les problèmes affectant la performance de la chaîne d'approvisionnement et de la logistique au fur et à mesure qu'ils se présentent, ainsi que les défis structurels et à long terme, afin d'informer les décideurs.
 - Approfondir la compréhension par le gouvernement du Canada des actions prioritaires en matière de réglementation, de politique, de numérique et d'investissement nécessaires pour libérer les capacités et la productivité. Dans les réseaux nationaux de transport et de logistique, mettre en œuvre la [Stratégie nationale sur la chaîne d'approvisionnement](#) des transports du Canada, et
 - rencontrer les intervenants de la chaîne d'approvisionnement pour échanger sur les répercussions et faire le point sur les perturbations de cette chaîne.
- Collaborer avec les intervenants des secteurs du transport et de la logistique dans les corridors stratégiques du Canada pour ce qui suit :
 - échanger des données sur le rendement de l'exploitation et de la chaîne d'approvisionnement;
 - favoriser des décisions plus rapides et fiables dans le transport maritime.
- Continuer d'élaborer une feuille de route à long terme pour l'infrastructure de transport du Canada en vue de mieux planifier et coordonner les investissements aux fins de la croissance du commerce.
- Surveiller l'avancement des accords de contribution avec les bénéficiaires du [Fonds national des corridors commerciaux](#) pour s'assurer qu'ils réalisent leurs projets.

Améliorer le système et l'infrastructure de l'aviation

- Appuyer la mise en œuvre de la stratégie d'investissement du gouvernement dans le Réseau national d'aéroports pour ce qui suit :
 - améliorer la capacité, l'efficacité et la résilience de l'infrastructure, de l'équipement et des technologies aéroportuaires;
 - suivre le rythme de la demande croissante en transport des personnes et des marchandises.
- Continuer de veiller à ce que les collectivités régionales et éloignées, et notamment les collectivités du Nord canadien, aient le trafic aérien avec l'infrastructure dont elles ont besoin pour le transport des marchandises essentielles.
- Continuer de recueillir et d'analyser les données sur le transport et les tendances sociales et économiques pour ce qui suit :
 - évaluer le rendement et l'efficacité du réseau de transport;
 - déterminer l'évolution des besoins, des défis et des possibilités en matière de capacité du réseau;
 - orienter la planification et les investissements du système.



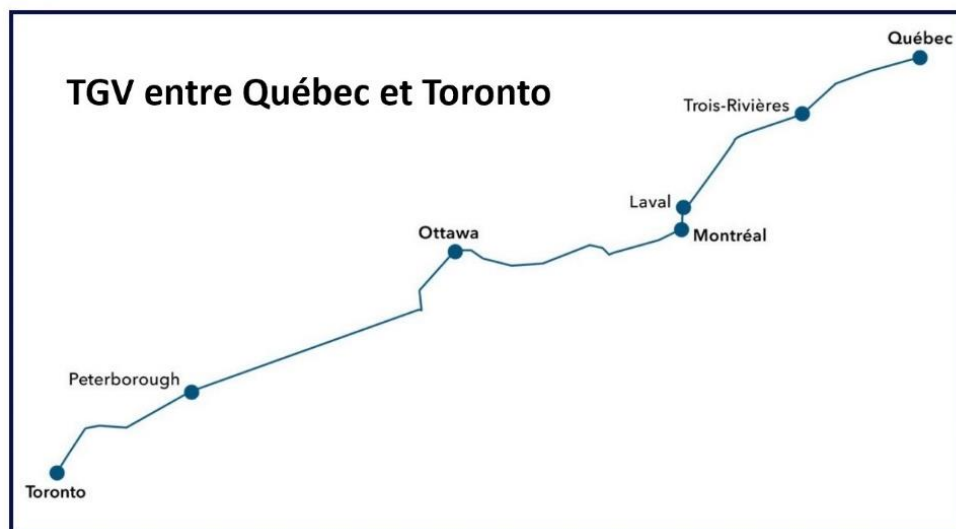
Résultat 8 – Les voyageurs et les transporteurs de marchandises canadiens profitent d’une liberté de choix et d’un service amélioré

Améliorer les services aériens de passagers et de fret

- Continuer de favoriser l’adaptation rapide des transporteurs aériens canadiens à la recherche d’une désignation internationale ou d’une attribution de capacité de desserte pour ce qui suit :
 - accès aux routes internationales et aux conditions liées;
 - meilleure capacité de répondre aux besoins en évolution des services de passagers et/ou de fret.
- Améliorer la transparence et la reddition de comptes dans le transport aérien grâce à des mesures comme les suivantes :
 - échanges d’information;
 - normes de service;
 - règlement des problèmes de main-d’œuvre.
- Améliorer les droits des passagers et accroître la confiance dans l’industrie aérienne du Canada par ce qui suit :
 - obliger les transporteurs aériens à indemniser les passagers en cas de problèmes;
 - simplifier le processus d’administration des plaintes relatives au transport aérien présentées à l’Office des transports du Canada.

Faire progresser la transformation du réseau ferroviaire voyageurs dans le corridor Toronto-Ottawa-Montréal-Québec

- Le 19 février 2025, le Premier ministre a annoncé que la décision du gouvernement de poursuivre ce projet ferroviaire transformateur sous le nom de train à grande vitesse et que le lancement [d’Alto](#) (anciennement VIA HFR) entrerait dans la phase de co-développement pour concevoir et développer, un train à grande vitesse de 1 000 km reliant Toronto, Peterborough, Ottawa, Montréal, Laval, Trois-Rivières et Québec avec le soumissionnaire gagnant, Cadence
- Le projet utilisera un modèle de partenariat public-privé (PPP). Le consortium Cadence a été choisi comme partenaire de développement (PDD) pour co-concevoir, financer, construire, exploiter et entretenir le système. Alto, une société d’État fédérale, supervisera le projet — le plus important investissement en infrastructure du Canada à ce jour.



- Transports Canada continuera d'appuyer Alto dans la mise en place de ce réseau ferroviaire électrifié en Ontario et au Québec :
 - se charger de la gouvernance et de la surveillance générales;
 - agir à titre d'instance de législation et de réglementation;
 - appuyer le lancement de la phase d'élaboration commune du projet;
 - préparer les documents de décision du gouvernement; et
 - faciliter la planification de la transition pour les services de Via Rail dans ce corridor.
- Au gré de l'avancement de ce projet, Transports Canada donnera des conseils et prêtera un soutien en analyse de données pour ce qui suit :
 - résultats et retombées du projet;
 - accords de financement et estimation des coûts;
 - stratégies d'acquisition de terrains;
 - consultation et participation des peuples autochtones;
 - développement axé sur le logement et le transport en commun;
 - stratégie de sécurité ferroviaire et exigences réglementaires connexes;
 - questions d'intérêt public, notamment en matière d'abordabilité, de répercussions environnementales, de diversité et d'inclusion;
 - mesures législatives pour faciliter la progression efficace et efficiente de l'initiative
 - relations fédérales-provinciales et internationales;
 - sécurité nationale;
 - gestion des risques.

Résultat 9 – Transports Canada gère efficacement ses actifs

Maintenir et améliorer l'infrastructure de transport au gouvernement

- Continuer d'entretenir les aéroports et les ports exploités en propriété et gérés par le Ministère en se conformant aux exigences réglementaires applicables.
- Appuyer les décisions d'entretien et d'investissement dans des projets qui :
 - assurent un réseau de transport sécuritaire, sûr et efficace;
 - favorisent la santé et la sécurité;
 - atténuent les risques liés aux changements climatiques.
- Afin d'appuyer l'exploitation sûre et fiable des trois traversiers financés par le gouvernement fédéral dans l'Est du Canada, Transports Canada :
 - continuera de travailler avec les exploitants de traversiers pour s'assurer que les navires et terminaux sont bien entretenus;
 - s'assurera que le NM Northumberland, récemment acquis par le Gouvernement, entre en service à la mi-juin 2025, lorsque la haute saison commencera. Ce navire remplacera l'ancien NM Holiday Island; et
 - continuera de travailler avec Chantier Davie sur les activités liées à la conception des nouveaux traversiers.



Faire progresser le projet de contournement ferroviaire à Lac-Mégantic

- Continuer à collaborer avec les partenaires du projet de [contournement ferroviaire de Lac-Mégantic](#) à la planification et à la réalisation de cette initiative avec ce qui suit :
 - gouvernement du Québec;
 - municipalités de Frontenac, de Lac-Mégantic et de Nantes;
 - collectivités autochtones;
 - chemin de fer Canadien Pacifique-Kansas City (CPKC).
- Rechercher et obtenir les approbations réglementaires nécessaires avant que ne débute la phase de construction.
- Se préparer à la construction une fois acquises les approbations réglementaires.

Ressources prévues pour atteindre les résultats

Tableau 12 : Ressources prévues pour atteindre les résultats relativement à un réseau de transport efficace

Le tableau 12 fournit un résumé des dépenses prévues et des équivalents temps plein requis pour atteindre ces résultats.

Ressources	Prévues
Dépenses	1 693 245 655 \$
Équivalents temps plein	617

[Des renseignements exhaustifs sur les ressources financières](#) et [les ressources humaines](#) en ce qui concerne le répertoire des programmes de Transports Canada se trouvent dans l'InfoBase du GC.

Priorités gouvernementales connexes

Analyse comparative entre les sexes plus

En 2025-2026, TC continuera à appliquer l'ACS+ aux politiques, programmes, projets, lois et règlements et tiendra compte de la diversité des obstacles, entraves et conditions auxquels font face différents groupes.

TC continuera à collaborer avec les autres ministères et organismes, les provinces et territoires et les intervenants de l'industrie pour mieux comprendre l'évolution du domaine des transports et concevoir des solutions novatrices qui favorisent et favorisent une plus grande diversité; l'inclusion et l'accessibilité. Dans sa stratégie visant à remédier aux pénuries de main-d'œuvre et de compétences, le Ministère met l'accent sur le recrutement et le maintien en poste dans les groupes sous-représentés, et notamment chez les femmes, les Autochtones, les personnes handicapées et les membres des minorités visibles. Il continuera d'explorer les façons de promouvoir et de cibler ces groupes, le but étant de créer une main-d'œuvre inclusive et prête pour l'avenir dans le secteur des transports.

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

Par l'obtention des résultats recherchés, Transports Canada assurera l'avancement des objectifs de développement durable suivants des Nations Unies :

- [ODD 9 : Industrie, innovation et infrastructure](#);
- [ODD 11 : Villes et communautés durables](#).

Transports Canada favorise l'efficacité des systèmes et des services de transport en améliorant l'infrastructure aéronautique et la gestion de l'infrastructure de transport. Les initiatives d'infrastructure

aérienne visent à améliorer la capacité aéroportuaire et à assurer l'accès aux collectivités éloignées, tout en permettant de surveiller les données sur le transport pour se renseigner sur son rendement. Les voyageurs et les transporteurs de marchandises canadiens bénéficient de services aériens améliorés par le soutien des désignations internationales de desserte, des mesures de transparence et le renforcement des droits des passagers. Transports Canada appuie également un projet de trains à grande vitesse dans le corridor Toronto-Québec en s'attachant aux considérations de gouvernance, de financement, de sécurité et d'environnement. L'entretien des infrastructures embrasse la gestion des aéroports, des ports et des traversiers appartenant au gouvernement fédéral, l'investissement dans la sécurité et la résilience aux changements climatiques, ainsi que l'avancement du projet de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic grâce à la planification de la réglementation et de la construction.

Pour en savoir plus sur la contribution de Transports Canada au Plan de mise en œuvre fédéral du Canada pour le Programme 2030 et à la Stratégie fédérale de développement durable, on se reportera à la [Stratégie ministérielle de développement durable](#).

Répertoire des programmes

Réseau de transport efficace est appuyée par les programmes suivants :

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

Des renseignements supplémentaires sur le répertoire des programmes pour un réseau de transport efficace se trouvent sur la page [Résultats dans l'InfoBase du GC](#).

Services internes

Dans la présente section

- [Description](#)
- [Plans visant à atteindre les cibles](#)
- [Ressources prévues pour atteindre les résultats](#)
- [Planification de l'attribution de marchés aux entreprises autochtones](#)

Description

Les services internes sont les services fournis au sein d'un ministère afin qu'il puisse s'acquitter de ses obligations et assurer la prestation de ses programmes. Les dix catégories de services internes sont les suivantes :

- services de gestion et de surveillance;
- services de communication;
- services juridiques;
- services de gestion des ressources humaines;
- services de gestion des finances;
- services de gestion de l'information;
- services des 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 cibles

Cette section présente les mesures prévues par le ministère pour atteindre les résultats et les cibles en ce qui a trait aux services internes.

Prêter un soutien efficace en matière de communications

- Offrir des stratégies, du matériel et des conseils judicieux, opportuns et bien ciblés en matière de communications en se laissant guider par la recherche sur l'opinion publique pour appuyer les politiques et les programmes du Ministère.
- Utiliser des outils numériques modernes qui améliorent l'accès aux renseignements du Ministère, simplifient les communications et aident à mieux gérer les données de la direction générale.
- Poursuivre la mise en œuvre d'un plan d'action en langage clair et simple et d'une stratégie de communication pour les relations avec les Autochtones.
- Veiller à ce que les stratégies et le matériel de communication soient conformes aux politiques et aux directives du gouvernement avec ce qui suit :
 - *Loi sur les langues officielles;*
 - *Politique sur les communications et l'image de marque;*
 - Analyse comparative entre les sexes plus;
 - rendre les produits et activités de communication accessibles, diversifiés et inclusifs.

Soutenir les services numériques

- Continuer à mettre en œuvre des solutions numériques qui améliorent la prestation de services, créent des efficiences dans les fonctions de surveillance et de supervision, réduisent le fardeau

administratif des processus et fournissent des données probantes et des renseignements pour la prise de décisions, notamment :

- automatiser l'échange de données avec les parties prenantes
- élargir l'utilisation des outils d'automatisation numérique, y compris l'IA, pour faciliter les réponses à l'AIPRP et simplifier les processus financiers et de ressources humaines
- modernisation des outils à l'appui de la sûreté et de la sécurité ainsi que des subventions et contributions.
- développer les compétences numériques et la fluidité.
- Réduire les risques et la dette technique du Ministère en développant des capacités numériques communes, des plateformes de données standard, y compris des mesures pour :
 - améliorer la cybersécurité;
 - mettre hors service les anciens systèmes désuets;
 - améliorer la gouvernance de la gestion des données et de l'information ainsi que la visibilité pour faire en sorte que les données et les outils d'intelligence artificielle soient utilisés de façon coordonnée et responsable;
 - renforcer la prestation des services;

Améliorer le contrôle des coûts et les services à la clientèle

- Continuer d'élargir l'utilisation des technologies modernes, et notamment le recours à l'automatisation robotisée des processus (ARP) et aux analyses de données pour ce qui suit :
 - améliorer la productivité;
 - renforcer les contrôles internes;
 - améliorer le service à la clientèle;
 - appuyer la prise de décisions.
- Optimiser le parc de Transports Canada par ce qui suit :
 - promouvoir les optimisations de taille;
 - acquérir des véhicules zéro émission (VZE) et investir dans les bornes de recharge;
 - utiliser les technologies en télématique pour optimiser le fonctionnement des véhicules légers du Ministère.
- Examiner et modifier le processus par lequel nous établissons et maintenons une tarification des utilisateurs en consultation avec les intervenants.
- Continuer d'améliorer et d'ajouter des services en ligne.

Suivre l'évolution des besoins en ressources humaines

- Continuer à attirer, à maintenir en poste et à perfectionner des talents diversifiés qui suivent l'évolution des besoins d'effectifs.
- Innover et moderniser les programmes et services en matière de ressources humaines afin de répondre aux attentes de notre effectif et de notre milieu de travail en évolution rapide.
- Encourager une culture organisationnelle qui favorise un milieu de travail sécuritaire, respectueux et inclusif en :
 - faire des progrès en matière de lutte contre le racisme, d'équité, de diversité, d'inclusion et d'accessibilité;
 - faire progresser les initiatives liées aux valeurs et à l'éthique;
 - établir une fonction d'ombudsman.

Ressources prévues pour atteindre les résultats

Tableau 13 : Ressources prévues pour atteindre les résultats en ce qui a trait aux services internes pour l'exercice

Le tableau 13 fournit un résumé des dépenses prévues et des équivalents temps plein requis pour atteindre ces résultats.

Ressources	Prévues
Dépenses	281 377 220 \$
Équivalents temps plein	1 735

[Des renseignements exhaustifs sur les ressources financières](#) et [les ressources humaines](#) en ce qui concerne le répertoire des programmes de Transports Canada se trouvent dans l'InfoBase du GC.

Planification de l'attribution de marchés aux entreprises autochtones

Chaque année, les ministères du gouvernement du Canada doivent respecter la cible de 5 % de la valeur totale des marchés en ce qui concerne l'attribution de marchés à des entreprises autochtones. Cet engagement doit être entièrement mis en œuvre d'ici la fin de l'exercice 2024-2025.

Planifier les contrats attribués aux entreprises autochtones

- S'assurer que tous les groupes et les programmes du Ministère réservent au moins 5 % de la valeur totale de leurs achats prévus aux fournisseurs autochtones dans le cadre de leur plan d'approvisionnement annuel.
- Surveiller l'avancement annuel des contrats aux entreprises autochtones.

Pour contribuer à la réalisation ou au dépassement de la cible minimale obligatoire de 5 % des marchés aux entreprises autochtones que s'est fixée le gouvernement, le Ministère prendra activement en considération les fournisseurs autochtones qualifiés pour les approvisionnements lorsqu'il est possible de faire appel à des entreprises autochtones.

Tableau 14 : Pourcentage de contrats attribués ou qu'il est prévu d'attribuer à des entreprises autochtones

Le tableau 14 présente les résultats actuels et réels ainsi que les résultats prévus et projetés quant au pourcentage total de contrats que le ministère a attribués à des entreprises autochtones.

Champ de déclaration de 5 %	Résultats réels de 2023-2024	Résultats prévus pour 2024-2025	Résultats projetés pour 2025-2026
Pourcentage total de marchés avec des entreprises autochtones	4 %	5 %	5 %

Dépenses et ressources humaines prévues

Cette section donne un aperçu des dépenses et des ressources humaines prévues de Transports Canada pour les trois prochains exercices et compare les dépenses prévues pour l'exercice 2025-2026 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

Cette section présente un aperçu des dépenses prévues du ministère de 2022-2023 à 2027-2028.

Sommaire du rendement budgétaire

Tableau 15 : Sommaire des dépenses de trois exercices pour les responsabilités essentielles et les services internes (en dollars)

Le tableau 15 indique la somme d'argent dépensée par TC au cours des trois derniers exercices pour s'acquitter de ses responsabilités essentielles et assurer la prestation de ses services internes. Les ressources humaines pour l'exercice en cours sont basées sur une prévision.

Responsabilités essentielles et services internes :	Dépenses réelles de 2022-2023	Dépenses réelles de 2023-2024	Dépenses prévues pour 2024-2025
Un réseau de transport sécuritaire et sûr	471 516 596	562 393 506	535 884 617
Un réseau de transport écologique et novateur	489 895 499	969 359 314	1 541 188 936
Un réseau de transport efficace	1 049 389 594	1 194 273 494	1 411 069 424
Sous-totaux	2 010 801 689	2 726 026 314	3 488 142 977
Services internes	268 848 795	293 217 659	292 283 649
Totaux	2 279 650 484	3 019 243 973	3 780 426 626

Analyse des dépenses des trois derniers exercices

Les dépenses totales ont augmenté de 1 501 M\$ pour Transports Canada de 2022-2023 à 2024-2025. Cela peut s'expliquer par une augmentation des dépenses pour diverses initiatives de subventions et de contributions et des taux de salaire plus élevés liés aux nouvelles conventions collectives signées dans toutes les responsabilités essentielles.

Système de transport sûr et sécuritaire : En plus du financement par convention collective, l'augmentation des dépenses à partir de 2022-2023 à 2023-2024, cette responsabilité essentielle est principalement liée à la modernisation de la sûreté et de la sécurité aérienne et au Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire ainsi qu'à une plus grande poussée pour moderniser les offres de services de Transports Canada par le biais de mises à niveau numériques. Toutefois, les dépenses de 2023-2024 à 2024-2025 ont diminué principalement en raison du paiement rétroactif unique pour des conventions collectives récemment négociées qui s'est concrétisé en 2023-2023 et du réaligement des engagements de dépenses du gouvernement dans le budget 2023.

Système de transport vert et innovateur : L'augmentation des dépenses pour cette responsabilité essentielle entre 2022-2023 et 2024-2025 est principalement attribuable à la demande accrue pour l'initiative sur les véhicules zéro émission.

Système de transport efficace : L'augmentation des dépenses pour cette responsabilité essentielle entre 2022-2023 et 2024-2025 est en grande partie attribuable à la portée accrue du Fonds national des corridors commerciaux et du projet de train à grande fréquence.

Services internes : Le changement dans les dépenses pour les services internes de 2022-2023 à 2024-2025 suit le même modèle de croissance que les initiatives mentionnées ci-dessus dans les trois responsabilités essentielles.

Des [renseignements financiers plus détaillés des dépenses prévues](#) se trouvent dans la section Finances de l'InfoBase du GC.

Tableau 16 : Dépenses prévues au cours des trois prochains exercices pour les responsabilités essentielles et les services internes (en dollars)

Le tableau 16 indique la somme d'argent que Transports Canada prévoit dépenser au cours des trois prochains exercices pour s'acquitter de ses responsabilités essentielles et assurer la prestation de ses services internes.

Responsabilités essentielles et services internes :	Dépenses prévues pour 2025-2026	Dépenses prévues pour 2026-2027	Dépenses prévues pour 2027-2028
Un réseau de transport sécuritaire et sûr	529 949 198	432 807 672	406 819 660
Un réseau de transport écologique et novateur	672 364 390	323 285 316	210 818 143
Un réseau de transport efficace	1 693 245 655	2 065 509 593	1 053 356 305
Total partiel	2 895 559 243	2 821 602 581	1 670 994 108
Services internes	281 377 220	245 591 304	231 772 990
Total	3 176 936 463	3 067 193 885	1 902 767 098

Analyse des dépenses des trois prochains exercices

Le total des dépenses prévues diminuera de 1 274 M\$ de 2025-2026 à 2027-2028 pour Transports Canada. Cela peut s'expliquer par une diminution des dépenses liées aux engagements dans le budget 2023 et à l'annulation du financement de diverses initiatives pour toutes les responsabilités essentielles. Transports Canada cherchera à renouveler le financement de temporisation pour poursuivre les travaux sur ces activités essentielles dans le cadre des exercices budgétaires fédéraux futurs.

Système de transport sûr et sécuritaire : La diminution des dépenses prévues pour cette responsabilité essentielle de 2025-2026 à 2027-2028 est liée au financement caduc d'initiatives de base telles que la sécurité et la sûreté des chemins de fer et le transport des marchandises dangereuses, les véhicules automatisés et connectés, et le programme pour le système d'aéronefs téléguidés.

Système de transport écologique et novateur : La diminution des dépenses prévues pour cette responsabilité essentielle de 2025-2026 à 2027-2028 est principalement attribuable au financement réduit ou caduc d'éléments tels que l'initiative des véhicules moyens et lourds à zéro émission, le Plan de protection des océans, le Programme du corridor maritime vert, le financement pour protéger et promouvoir la santé des populations prioritaires de baleines à risque au Canada et le financement pour l'administration de la *Loi sur les eaux navigables canadiennes*.

Système de transport efficace : L'augmentation des dépenses prévues pour cette responsabilité essentielle de 2025-2026 à 2026-2027 est liée à l'augmentation du financement du projet de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic et au financement accru des paiements de transfert pour le Fonds national du corridor commercial. Toutefois, les dépenses prévues pour cette responsabilité essentielle diminuent de 2026-2027 à 2027-2028 en raison du financement réduit ou annulé du projet de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic, du Fonds national pour les corridors commerciaux, du Programme de contribution aux services de traversier et du Programme de transport ferroviaire des voyageurs par voie éloignée.

Services internes : Les dépenses prévues pour les fournisseurs de services internes diminuent de 2025-2026 à 2027-2028, car le financement des initiatives mentionnées ci-dessus dans les trois responsabilités essentielles.

Les dépenses prévues excluent le financement prévu des exercices budgétaires futurs.

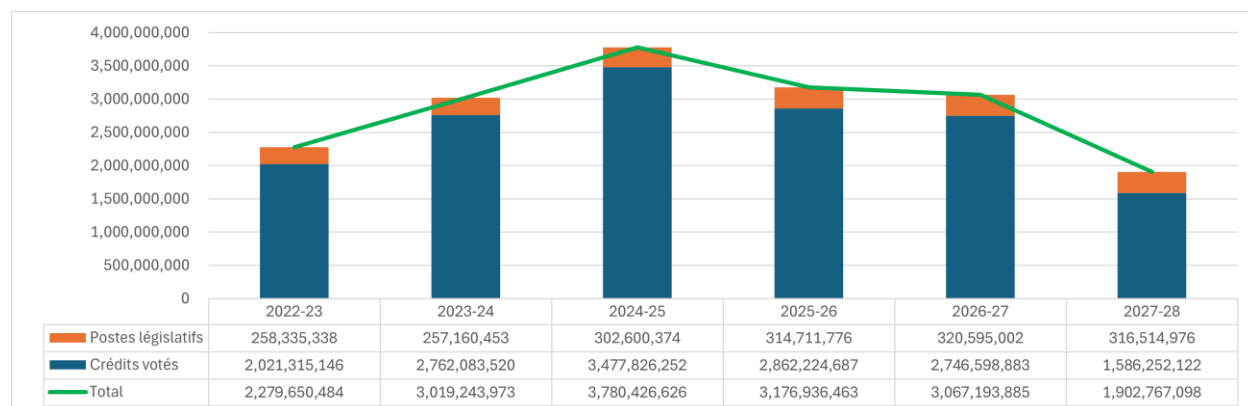
Des [renseignements financiers plus détaillés des dépenses prévues](#) se trouvent dans la section Finances de l'InfoBase du GC.

Financement

Cette section présente un aperçu du financement voté et législatif du ministère par rapport à ses responsabilités essentielles et à ses services internes. Pour en savoir plus sur les autorisations de financement, consultez les [budgets et dépenses du gouvernement du Canada](#).

Graphique 1 : Financement approuvé (législatif et voté) pour une période de six exercices

Le graphique 1 résume le financement voté et législatif du ministère pour la période de 2022-2023 à 2027-2028.



Description textuelle du graphique 1

Exercice	Total	Crédit votés	Postes législatif
2022-2023	2 279 650 484	2 021 315 146	258 335 338

Exercice	Total	Crédit votés	Postes législatif
2023-2024	3 019 243 973	2 762 083 520	257 160 453
2024-2025	3 780 426 626	3 477 826 252	302 600 374
2025-2026	3 176 936 463	2 862 224 687	314 711 776
2026-2027	3 067 193 885	2 746 598 883	320 595 002
2027-2028	1 902 767 098	1 586 252 122	316 514 976

Analyse du financement législatif et voté pour une période de six exercices

Comme l'illustre le graphique des tendances de financement approuvées par le ministère, les dépenses de Transports Canada ont augmenté entre 2022-2023 et 2024-2025. Cela est principalement dû à l'augmentation des paiements de transfert pour, le Programme d'incitatifs pour les véhicules à zéro émission et le Fonds national du corridor commercial, à l'augmentation des coûts salariaux liés aux conventions collectives récemment signées et à l'expansion du projet de train à grande vitesse.

Les dépenses prévues diminuent actuellement de 2024-2025 à 2025-2026, principalement en raison des programmes d'extinction qui sont sujets au renouvellement, notamment le Programme d'incitatifs pour les véhicules à zéro émission. En outre, le financement du projet de train à grande vitesse a été plus élevé en 2024-2025, puisqu'il comprenait les frais de conception des projets.

Les plans de dépenses continueront de diminuer de 2025-2026 à 2027-2028, principalement en raison du financement réduit ou caduc pour l'initiative des véhicules lourds à émissions moyennes zéro, le projet de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic et le Fonds national du corridor commercial. Transports Canada cherchera à renouveler le financement pour poursuivre ces initiatives essentielles.

Les dépenses prévues comprennent les engagements de réduction pris dans le cadre du budget 2023 et excluent le financement prévu des exercices budgétaires futurs.

Pour en savoir plus sur les crédits ministériels de Transports Canada, consultez le [Budget principal des dépenses de 2025-2026](#).

État condensé prospectif des opérations

L'état condensé prospectif des opérations donne un aperçu des opérations de Transports Canada de 2024-2025 à 2025-2026.

Tableau 17: État condensé prospectif des opérations pour l'exercice terminé le 31 mars 2026 (en dollars)

Le tableau 17 résume les charges et les revenus affectant le coût de fonctionnement avant le financement du gouvernement et les transferts pour la période de 2024-2025 à 2025-2026. Les montants prévus et projetés dans le présent état des opérations ont été préparés selon la méthode de la comptabilité d'exercice. Les montants prévus et projetés 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.

Renseignements financiers	Résultats prévus pour 2024-2025	Résultats projetés pour 2025-2026	Différence (projetés moins prévus)
Total des charges	3 746 919 194	3 108 255 587	(638 663 607)
Total des revenus	110 243 840	112 391 907	2 148 067
Coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement et les transferts	3 636 675 354	2 995 863 680	(640 811 674)

Note : En raison de l'arrondissement des montants, les chiffres pourraient ne pas correspondre au total indiqué ou aux détails fournis ailleurs.

Analyse des résultats prévus et projetés

Les explications d'écarts concernant les variances dans le présent document s'appliquent également à l'état condensé prospectif.

Un [état des résultats prospectif et des notes connexes pour 2025-2026](#) plus détaillés, y compris un rapprochement du coût net des opérations avec les autorisations demandées, sont accessibles sur le site Web de [Transports Canada](#).

Ressources humaines

Cette section présente un aperçu des ressources humaines réelles et prévues du ministère pour la période de 2022-2023 à 2027-2028.

Tableau 18 : Ressources humaines réelles pour les responsabilités essentielles et les services internes
Le tableau 18 fournit un résumé des ressources humaines, en équivalents temps plein, associées aux responsabilités essentielles et aux services internes de TC pour les trois derniers exercices. Les ressources humaines pour l'exercice en cours sont basées sur une prévision.

Responsabilités essentielles et services internes	Nombre d'équivalents temps plein réels pour 2022-2023	Nombre d'équivalents temps plein réels pour 2023-2024	Nombre d'équivalents temps plein prévus pour 2024-2025
Un réseau de transport sûr et sécuritaire	3 385	3 522	3 557
Un réseau de transport écologique et novateur	803	902	918
Un réseau de transport efficace	580	680	690
Total partiel	4 768	5 104	5 165
Services internes	1 599	1 715	1 733
Total	6 367	6 819	6 898

Analyse des ressources humaines des trois derniers exercices

Le total des ressources humaines réelles a augmenté de 531 équivalents temps plein pour Transports Canada de 2022-2023 à 2024-2025. Cela peut s'expliquer par une augmentation des besoins en ressources humaines pour diverses initiatives dans toutes les responsabilités essentielles :

Système de transport sécuritaire : L'augmentation des équivalents temps plein (ETP) pour cette responsabilité essentielle de 2022-2023 à 2024-2025 est principalement attribuable à la modernisation de la sécurité aérienne et de la sûreté, ainsi qu'à la modernisation de la sécurité ferroviaire.

Système de transport écologique et novateur : L'augmentation des ETP pour cette responsabilité essentielle de 2022-2023 à 2024-2025 est principalement attribuable à un élargissement du Plan de protection des océans et à la mise en place de l'initiative des véhicules moyens et lourds à zéro émission.

Système de transport efficace : L'augmentation des ETP pour cette responsabilité essentielle de 2022-2023 à 2024-2025 est principalement attribuable au projet de train à grande vitesse et au projet de contournement ferroviaire du lac Mégantic.

Services internes : L'augmentation des ETP pour les fournisseurs de services internes de 2022-2023 à 2024-2025 est proportionnelle à l'augmentation du financement des initiatives mentionnées dans les trois responsabilités essentielles ci-dessus.

Tableau 19 : Sommaire de la planification des ressources humaines pour les responsabilités essentielles et les services internes

Le tableau 19 présente des renseignements sur les ressources humaines, en équivalents temps plein, pour les responsabilités essentielles et les services internes de Transports Canada prévus au cours des trois prochains exercices.

Responsabilités essentielles et services internes	Nombre d'équivalents temps plein prévus en 2025-2026	Nombre d'équivalents temps plein prévus en 2026-2027	Nombre d'équivalents temps plein prévus en 2027-2028
Un réseau de transport sûr et sécuritaire	3 565	3 216	3 193
Un réseau de transport écologique et novateur	908	755	603
Un réseau de transport efficace	617	607	524
Total partiel	5 090	4 578	4 320
Services internes	1 735	1 582	1 488
Total	6 825	6 160	5 808

Analyse des ressources humaines pour les trois prochains exercices

Le total des ressources humaines prévues devrait diminuer de 1 017 équivalents temps plein pour Transports Canada de 2025-2026 à 2027-2028. Ce résultat est attribuable aux engagements de réduction du budget 2023 et à une diminution des dépenses pour diverses initiatives, y compris les initiatives d'extinction dans toutes les responsabilités essentielles. Comme mentionné précédemment, Transports Canada cherchera à obtenir un renouvellement du financement des programmes de temporisation pour poursuivre ces priorités essentielles.

Système de transport sûr et sécuritaire : Les ETP prévus pour cette responsabilité principale diminueront de 2025-2026 à 2027-2028, principalement en raison du financement qui prendra fin à la fin de l'année 2025-2026 pour l'initiative sur la sûreté et la sécurité des chemins de fer et le transport des marchandises dangereuses, le programme pour le système d'aéronefs téléguidés et l'initiative sur les véhicules automatisés et connectés.

Système de transport vert et innovateur : Les ETP prévus pour cette responsabilité principale diminueront de 2025-2026 à 2027-2028, principalement en raison d'une réduction ou de l'annulation du financement prévu à la fin de 2025-2026 pour le Plan de protection des océans, l'administration et la mise en œuvre de la *Loi sur les eaux navigables canadiennes* et des initiatives de protection des populations prioritaires de baleines à risque du Canada.

Système de transport efficace : Les ETP prévus pour cette responsabilité principale diminueront de 2025-2026 à 2027-2028, principalement en raison du financement expiré à la fin de 2026-27 pour le projet de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic, le renforcement de la résilience et de l'efficacité des chaînes d'approvisionnement du Canada, et les services de traversier dans l'est du Canada.

Services internes : La diminution prévue des ETP de 2025-2026 à 2027-2028 est proportionnelle à la réduction du financement pour les initiatives mentionnées dans les trois responsabilités principales ci-dessus.

Les ETP prévus ne comprennent pas le financement prévu pour les renouvellements à demander dans le cadre de futurs exercices budgétaires. Si le financement de ces initiatives est renouvelé, les plans des besoins futurs en ETP seront ajustés en conséquence.

Renseignements ministériels

Profil du ministère

Ministre(s) de tutelle : L'honorable Chrystia Freeland, Ministre des Transports et du Commerce intérieur

Administrateur général : M. Arun Thangaraj, sous-ministre

Portefeuille ministériel : Transports Canada

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

Année de constitution ou de création : 1936

Coordonnées du ministère

Adresse postale

Transports Canada

330, rue Sparks

Ottawa (Ontario)

K1A 0N5

Numéro de téléphone : 613 990-2309

Téléimprimeur (ATS) : 1-888-675-6863

Numéro de télécopieur : 613 954-4731

Adresse courriel : Questions@tc.gc.ca

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

Tableaux de renseignements supplémentaires

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

- [Renseignements sur les programmes de paiements de transfert - 5 millions de dollar et plus](#)
- [Renseignements sur les programmes de paiements de transfert - moins de 5 millions de dollars](#)
- [ACS Plus](#)
- [Plan de protection des océans – Initiative horizontale](#)

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

Dépenses fiscales fédérales

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

Il est possible de recourir au système fiscal pour atteindre des objectifs de politique publique en appliquant des mesures spéciales, comme de faibles taux d'imposition, des exemptions, des déductions, des reports et des crédits. Le ministère des Finances Canada publie chaque année des estimations et des projections du coût de ces mesures dans le [Rapport sur les dépenses fiscales fédérales](#).

Ce rapport fournit aussi des renseignements généraux détaillés sur les dépenses fiscales, dont des descriptions, des objectifs, des données historiques et des renvois aux programmes de dépenses fédérales connexes ainsi qu'aux évaluations et aux résultats de l'ACS Plus liés aux dépenses fiscales.

Définitions

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

Est un outil analytique servant à l'élaboration de politiques, de programmes et d'autres initiatives adaptés et inclusifs. Il s'agit d'un processus permettant de comprendre qui est impacté par l'enjeu ou l'occasion abordée par l'initiative; de déterminer comment l'initiative pourrait être adaptée aux différents besoins des personnes les plus impactées; de même que d'anticiper et de lever les obstacles empêchant d'accéder à l'initiative ou d'en bénéficier. L'ACS Plus est une analyse intersectionnelle qui va au-delà des différences biologiques (sexe) et socioculturelles (genre), pour prendre en compte d'autres facteurs tels que l'âge, le handicap, l'éducation, l'ethnicité, la situation économique, la géographie (y compris la ruralité), la langue, la race, la religion et l'orientation sexuelle.

L'utilisation de l'ACS Plus implique d'adopter dans notre travail une approche qui tienne compte du genre et de la diversité. Prendre en compte tous les facteurs identitaires intersectionnels dans le cadre de l'ACS Plus, pas seulement le sexe et le genre, est un engagement du gouvernement du Canada.

Cadre ministériel des résultats (departmental results framework)

Cadre qui établit un lien entre les responsabilités essentielles et les résultats ministériels ainsi que les indicateurs de résultat ministériel d'un ministère.

cible (target)

Niveau mesurable du rendement ou du succès qu'un ministère, 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 ministères 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)

Autorisations non budgétaires comprenant des opérations sur l'actif et le passif pour des prêts, des placements et des avances ou des comptes à fins déterminées, établis en vertu de lois particulières ou d'autorisations non législatives dans le budget des dépenses et ailleurs. Les opérations non budgétaires sont des dépenses et des rentrées liées aux créances du gouvernement envers des tiers et à ses obligations à l'égard de ces derniers. Les opérations non budgétaires incluent l'ensemble des opérations

portant sur les prêts, les investissements et les avances de fonds; en comptant et en comptes débiteurs; en fonds publics reçus ou perçus à des fins admises; et tout autre actif et responsabilité. Les autres biens ou obligations, qui ne sont pas définis de façon précise dans les codes d'autorisations G à P, doivent être enregistrés sous un code R, qui est le code d'autorisation résiduel pour tous les autres biens et obligations.

dépenses prévues (planned spending)

En ce qui a trait au Plan ministériel et au Rapport sur les résultats ministériels, montants présentés dans le Budget principal des dépenses.

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

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 (indigenous business)

Organisation qui, aux fins de l'annexe E – Procédures obligatoires pour les marchés attribués aux entreprises autochtones de la Directive sur la gestion de l'approvisionnement ainsi que de l'engagement du gouvernement du Canada d'attribuer obligatoirement chaque année au moins 5 % de la valeur totale des marchés à des entreprises autochtones, correspond à la définition et aux exigences définies dans le [Répertoire des entreprises autochtones](#).

équivalent temps plein (full-time equivalent)

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

indicateur de rendement (performance indicator)

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

indicateur de résultat ministériel (departmental result indicator)

Mesure quantitative des progrès réalisés par rapport à un résultat ministériel.

initiative horizontale (horizontal initiative)

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

plan (plan)

Exposé des choix stratégiques qui montre comment un ministère 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)

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

priorités gouvernementales (government priorities)

Aux fins du Plan ministériel 2025-2026, les priorités gouvernementales sont les thèmes généraux décrivant le programme du gouvernement dans le dernier discours du Trône.

priorité ministérielle (departmental priority)

Plan ou projet sur lequel un ministère a choisi de se concentrer et de rendre compte au cours de la période de planification. Les priorités ministérielles représentent ce qui est le plus important ou ce qui doit être fait en premier pour appuyer l'atteinte des résultats ministériels souhaités.

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)

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

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 retenues ont été cernées.

répertoire des programmes (program inventory)

Compilation de l'ensemble des programmes du 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 attribuable en partie aux activités d'un ministère, d'une politique, d'un programme ou d'une initiative. Les résultats ne relèvent pas d'un ministère, d'une politique, d'un programme ou d'une initiative unique, mais ils s'inscrivent dans la sphère d'influence du ministère.

résultat ministériel (departmental result)

Effet ou résultat que vise un ministère. Un résultat ministériel échappe généralement au contrôle direct des ministères, mais il devrait être influencé par les résultats des programmes.