



Transports
Canada

Transport
Canada

Transports Canada

Rapport sur les résultats ministériels 2024-2025

L'honorable Steven MacKinnon

Ministre des Transports et leader du gouvernement à la
Chambre des communes

Canada

© Sa Majesté le Roi du chef du Canada, représenté par le ministre des Transports et leader du gouvernement à la Chambre des communes, 2025

Numéro T1-28F-PDF au catalogue

ISSN : 2561-1623

Aussi disponible en anglais sous le titre : 2024-25 Departmental Results Report

Rapport sur les résultats ministériels 2024-2025 de Transports Canada

Table des matières

- [En un coup d'œil](#)
- [Message du ministre](#)
- [Résultats : Nos réalisations](#)
 - [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](#)
 - [Dépenses](#)
 - [Financement](#)
 - [Faits saillants des états financiers](#)
 - [Ressources humaines](#)
- [Tableaux de renseignements supplémentaires](#)
- [Dépenses fiscales fédérales](#)
- [Renseignements ministériels](#)
- [Définitions](#)

En un coup d'œil

Le présent rapport sur les résultats ministériels présente les réalisations réelles de Transports Canada par rapport aux plans, aux priorités et aux résultats attendus énoncés dans son [Plan ministériel pour 2024-2025](#).

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

Principales priorités

Transport Canada a cerné les principales priorités suivantes pour 2024-2025 :

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

Faits saillants pour Transports Canada en 2024-2025

- Total des dépenses réelles (y compris les services internes) : 3 621 009 429 \$
- Personnel équivalent temps plein total (y compris les services internes) : 6 859

Pour tout savoir sur les dépenses totales et les ressources humaines de Transport Canada, veuillez consulter la [section Dépenses et ressources humaines](#) de son rapport complet sur les résultats ministériels.

Sommaire des résultats

Voici un résumé des résultats atteints par le ministère en 2024-2025 dans ses principaux secteurs d'activité, appelés « responsabilités essentielles ».

Responsabilité essentielle 1 : Un réseau de transport sûr et sécuritaire

Dépenses réelles : 531 624 520 \$

Personnel équivalent temps plein réel : 3 530

En 2024-2025, Transports Canada a continué de renforcer la sûreté et la sécurité du réseau de transport multimodal du Canada grâce à des règlements mis à jour, des outils de surveillance modernes et une collaboration internationale. Dans le secteur de l'aviation, le Ministère a fait progresser son engagement international en travaillant avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et grâce à des accords avec l'Union européenne et l'Association du transport aérien international (IATA).

Les améliorations apportées dans le secteur maritime comprennent la mise à jour de la réglementation sur les petits bâtiments et sur le pilotage, la modernisation des normes de sécurité et de sûreté et l'élargissement de la formation du personnel maritime. Le Ministère a également poursuivi ses travaux visant à renforcer la réglementation du système de gestion de la sécurité, à intégrer la gestion des risques climatiques et de la fatigue à ses processus ainsi qu'à assurer la participation continue des groupes autochtones aux opérations ferroviaires et à la surveillance. Nous avons publié un règlement destiné à renforcer la sécurité des autobus scolaires et avons présenté les conclusions de projets pilotes sur l'ajout de ceintures de sécurité dans les autobus scolaires. Le Ministère a également lancé le Programme d'atténuation de la distraction au volant pour les conducteurs de véhicules utilitaires et a poursuivi la recherche sur les véhicules automatisés et connectés. Nous avons également fait des progrès en matière de cybersécurité et lancé des initiatives pour lutter contre le vol d'automobiles. Les centres nationaux d'urgence ont maintenu une disponibilité opérationnelle 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, répondant à un large éventail de menaces, y compris les violations de l'espace aérien, les phénomènes météorologiques extrêmes et dangereux. De plus, les mesures de sécurité ont été renforcées grâce à un meilleur contrôle du fret aérien, des mises à jour sur la sécurité des traversiers et des ports, ainsi qu'à l'utilisation accrue de technologies biométriques et numériques dans les aéroports.

Pour en savoir davantage sur [un réseau de transport sûr et sécuritaire](#) de Transports Canada, veuillez consulter la section Résultats : Nos réalisations de son rapport sur les résultats ministériels.

Responsabilité essentielle 2 : Un réseau de transport écologique et novateur

Dépenses réelles : 1 499 450 072 \$

Personnel équivalent temps plein réel : 917

En 2024-2025, Transports Canada a poursuivi ses efforts pour décarboner et moderniser le réseau des transports, en mettant l'accent sur l'innovation et la protection de l'environnement. Parmi les principales mesures prises, mentionnons la collaboration continue avec des partenaires nationaux et internationaux et la direction d'initiatives visant à continuer de faciliter le passage aux véhicules zéro émission par l'intermédiaire des incitatifs pour les véhicules zéro émission (iVZE) et des incitatifs pour les véhicules moyens et lourds zéro émission (iVMLZE). Nous avons également poursuivi nos travaux de collaboration en ce qui a trait aux technologies propres et novatrices dans tous les modes, y compris les normes sur le carburant d'aviation durable et les normes sur les trains à hydrogène. En 2024-2025, le Ministère a poursuivi la mise en œuvre du Plan de protection des océans et du Programme de corridors maritimes verts pour soutenir la décarbonisation dans les principaux corridors maritimes. La capacité de contrôle, de surveillance et d'intervention en matière de protection marine, y compris dans l'Arctique et le Nord, a également été renforcée. De plus, nous avons continué à enlever les épaves et les navires abandonnés ou dangereux, à appliquer le *Règlement sur l'eau de ballast* et à renforcer les mesures de protection des baleines grâce à de meilleures mesures de surveillance et de réduction du bruit.

Pour en savoir davantage sur [un réseau de transport écologique et novateur](#) de Transports Canada, veuillez consulter la section Résultats : Nos réalisations de son rapport sur les résultats ministériels.

Responsabilité essentielle 3 : Un réseau de transport efficace

Dépenses réelles : 1 301 033 946 \$

Personnel équivalent temps plein réel : 679

En 2024-2025, Transports Canada a mis l'accent sur l'optimisation de la mobilité des marchandises et l'amélioration des infrastructures afin de permettre un transport efficace des produits vers les marchés grâce à une collaboration continue avec les provinces, les territoires, l'industrie et les communautés autochtones. Le Ministère a appuyé le développement de l'initiative de train à grande vitesse (TGV) entre Québec et Toronto et continue d'investir dans les corridors commerciaux par l'intermédiaire du Fonds national des corridors commerciaux (FNCC) afin de rendre les chaînes d'approvisionnement du Canada plus efficaces et plus fiables. Le Ministère a également continué de travailler à l'élaboration d'une feuille de route d'investissement à long terme dans les infrastructures, a surveillé les mesures de rendement des transports, et a élargi l'accès aux données sur les transports par l'intermédiaire du Carrefour de données et d'information sur les transports. Afin de favoriser l'accessibilité, nous avons organisé conjointement le premier Sommet national sur l'accessibilité du transport aérien du Canada, renforcé la réglementation sur la protection des passagers aériens et favoriser les déplacements sans obstacle des personnes en situation de handicap dans l'ensemble du réseau de transport fédéral. Nous avons atteint des étapes importantes en matière de gestion des actifs, notamment grâce à d'importantes mises à niveau des infrastructures aéroportuaires et des traversiers, à l'avancement du projet de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic et au soutien continu apporté aux services ferroviaires voyageurs pour les collectivités éloignées du Québec et du Manitoba.

Pour en savoir davantage sur [un réseau de transport efficace](#) de Transports Canada, veuillez consulter la section Résultats : Nos réalisations de son rapport sur les résultats ministériels.

Message du ministre

J'ai le plaisir de présenter le Rapport sur les résultats ministériels de Transports Canada pour 2024-2025. Au cours du dernier exercice financier, nous avons œuvré pour que le réseau de transport du Canada demeure sûr, sécuritaire, et efficace pour les Canadiennes et les Canadiens, tout en renforçant l'économie.

Transports Canada a pris des mesures importantes pour moderniser l'infrastructure de transport et améliorer la sûreté et la sécurité grâce à des mesures coordonnées en matière de politiques, de programmes et de règlements. Nous avons travaillé avec des partenaires internationaux afin de renforcer la sûreté aérienne en organisant conjointement le quatrième Forum sur la sécurité aérienne, en échangeant de l'information sur les risques dans les zones de conflit et en collaborant activement avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour renforcer les normes mondiales en matière d'aviation.



Sur le terrain, le Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire nous a permis de faire des améliorations aux passages à niveau et le long des voies ferrées. Transports Canada a contribué au Plan d'action national pour lutter contre le vol de véhicules, renforçant ainsi la sûreté portuaire. Notre réponse aux perturbations des transports a été rapide et coordonnée, le Bureau national de la chaîne d'approvisionnement dirigeant les efforts visant à améliorer la communication, la coordination en matière d'incidents et la résilience nationale.

Transports Canada a appuyé les efforts du gouvernement du Canada visant à bâtir une économie plus durable, en accélérant la transition vers des technologies de transport zéro émission. Nous avons également mis en œuvre le Plan d'action du Canada pour un transport routier propre et le Plan d'action sur les carburants d'aviation durables.

Dans le cadre du Plan de protection des océans et du Programme de corridors maritimes verts, nous avons investi dans des infrastructures maritimes plus vertes et la décarbonisation du secteur maritime, tout en travaillant en étroite collaboration avec des partenaires autochtones pour améliorer la conservation marine.

Le renforcement du réseau de transport grâce au Fonds national des corridors commerciaux, les progrès réalisés dans le domaine du train à grande vitesse en Ontario et au Québec, les travaux menés dans l'ensemble des modes de transport pour moderniser les infrastructures amélioreront la fluidité et la résilience de nos chaînes d'approvisionnement.

Je suis fier des efforts continus de Transports Canada pour soutenir un réseau de transport qui dessert les Canadiennes et les Canadiens aujourd'hui et nous prépare pour l'avenir.

L'honorable Steven MacKinnon

Ministre des Transports et leader du gouvernement à la Chambre des communes

Résultats : Nos réalisations

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](#)
- [Progrès à l'égard des résultats](#)
- [Renseignements sur les résultats](#)
- [Ressources nécessaires pour obtenir les résultats prévus](#)
- [Priorités gouvernementales connexes](#)
- [Répertoire des programmes](#)

Description

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

Répercussions sur la qualité de vie

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

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

Progrès à l'égard des résultats

Cette section présente le rendement du ministère par rapport à ses cibles pour chaque résultat ministériel lié à la responsabilité essentielle 1 : Un réseau de transport sûr et sécuritaire.

Tableau 1 : Un réseau de transport sécuritaire

Le tableau 1 présente la cible, la date d'atteinte de la cible et le résultat réel obtenu pour chaque indicateur lié à un réseau de transport sécuritaire au cours des trois derniers exercices.

Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel
Taux d'accidents aériens survenus sur une période de dix ans (moyenne par année et par tranche de 100 000 déplacements d'aéronefs)	Au plus 3,2 par tranche de 100000 déplacements	31-03-2025	2022–2023 : 3,0 2023–2024 : 2,9 2024–2025 : 2,9
Taux d'accidents aériens mortels survenus sur une période de dix ans (moyenne par année et par tranche de 100 000 déplacements d'aéronefs)	Au plus 0,65 par tranche de 100000 déplacements	31-03-2025	2022–2023 : 0,5 2023–2024 : 0,5 2024–2025 : 0,5
Taux d'accidents maritimes survenus sur une période de dix ans ¹ (moyenne par année et par tranche de 1 000 bâtiments commerciaux ²)	Au plus 10 par tranche de 1 000 bâtiments commerciaux	31-03-2025	2022–2023 : 6,0 2023–2024 : 6,1 2024–2025 : 6,1
Taux d'accidents maritimes mortels survenus sur une période de dix ans (moyenne par année et par tranche de 1 000 bâtiments commerciaux)	Au plus 0,5 par tranche de 1 000 bâtiments commerciaux	31-03-2025	2022–2023 : 0,3 2023–2024 : 0,3 2024–2025 : 0,4
Taux d'accidents ferroviaires survenus sur une période de cinq ans (moyenne par année et par million de trains-milles)	Au maximum 11,17	31-03-2025	2022–2023 : 11.82 (réduction de 7,57 %) 2023–2024 : 10,35 (réduction de 23,12 %) 2024–2025 : 10.15 (réduction de 11,69 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2019/20-2023/24))
Taux d'accidents ferroviaires mortels survenus sur une période de cinq ans (moyenne par année et par million de trains-milles)	Au maximum 0,73	31-03-2025	2022–2023 : 0.87 (augmentation de 13,77 %) 2023–2024 : 0,82 (augmentation de 3,54 %) 2024–2025 : 0,71 (réduction de 8,8 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2019/20-2023/24))
Taux d'accidents à signaler liés à la circulation routière au Canada (taux par milliard de véhicules-kilomètres parcourus)	Réduction de 1 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes	31-03-2025	2022–2023 : réduction de 26,7 % 2023–2024 : réduction de 10,8 % en 2022 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2017-2021)

¹ Calculé en utilisant les accidents signalés par le Bureau de la sécurité des transports et un nombre de navires dans les eaux canadiennes en 2024-2025, tel que calculé par TC.

² Cela comprend les arrivées uniques de navires étrangers, les navires canadiens immatriculés d'une jauge brute inférieure à 15 tonneaux et les navires certifiés de plus de 15 tonneaux qui naviguent dans les eaux canadiennes.

Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel
			2024–2025 : réduction de 9,8 % en 2023 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2018-2022)
Taux de blessures graves dans les collisions routières devant être signalées au Canada (taux par milliard de véhicules-kilomètres parcourus)	Réduction de 1 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes	31-03-2025	2022–2023 : réduction de 17,0 % 2023–2024 : réduction de 5,5 % en 2022 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2017-2021) 2024–2025 : réduction de 0,6 % en 2023 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2018-2022)
Taux de décès survenus dans les collisions routières à déclarer au Canada (taux par milliard de kilomètres-véhicules parcourus)	Réduction de 1 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes	31-03-2025	2022–2023 : réduction de 8,6 % 2023–2024 : réduction de 1,2 % en 2022 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2017-2021) 2024–2025 : augmentation de 0,3 % en 2023 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2018-2022)

Tableau 2 : Un réseau de transport sûr

Le tableau 2 présente la cible, la date d'atteinte de la cible et le résultat réel obtenu pour chaque indicateur lié à un réseau de transport sûr au cours des trois derniers exercices.

Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel
Temps de révocation des habilitations de sécurité en matière de transport.	Au plus 6 mois	31-03-2025	2022–2023 : Les données sont incomplètes 2023–2024 : 74 jours 2024–2025 : 39 jours
Nombre total de demandes d'habilitation de sécurité en matière de transport (HST) traitées par rapport au nombre de demandes reçues.	Entre 45 000 et 50 000	31-03-2025	2022–2023 : 64 318 2023–2024 : 55 322 2024–2025 : 47 328
Taux de conformité des entités canadiennes réglementées aux règlements de Transports Canada en matière de sûreté.	Au moins 80 %	31-03-2025	2022–2023 : 80,7 % 2023–2024 : 89,94 % 2024–2025 : 89,6 %

Tableau 3 : Un régime de sécurité et de sûreté moderne qui appuie la croissance économique

Le tableau 3 présente la cible, la date d'atteinte de la cible et le résultat réel obtenu pour chaque indicateur lié à un régime de sécurité et de sûreté moderne qui appuie la croissance économique au cours des trois derniers exercices.

Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel
Pourcentage des règlements de TC sur la sécurité harmonisés avec les normes internationales de transport (transport aérien)	Au moins 80 %	31-03-2025	2022–2023 : 95,1 % 2023–2024 : 65,1 % 2024–2025 : 65,1 % ³
Pourcentage des demandes de client pour obtenir des autorisations de sécurité qui répondent aux normes de service de TC (transport aérien)	Plus de 83 %	31-03-2025	2022–23: 89 % 2023–24: 90 % 2024–25: 95 %
Pourcentage des autorisations réglementaires de sécurité des entités certifiées qui étaient traitées conformément aux normes de service établies (transport maritime)	Au moins 98 %	31-03-2025	2022–23: 99.99 % 2023–24: 99.84 % 2024–25: 99.67 %

La [section Résultats de l'infographie de Transports Canada dans l'InfoBase du GC](#) présente des renseignements supplémentaires sur les résultats et le rendement liés à son répertoire de programmes.

Renseignements sur les résultats

La section suivante décrit les résultats obtenus relativement à un réseau de transport sûr et sécuritaire en 2024-2025 par rapport aux résultats prévus dans le plan ministériel de Transports Canada pour l'exercice.

Résultat 1 - Un réseau de transport sécuritaire

Résultats obtenus

Surveillance de la sécurité des aéronefs

- En 2024, Transports Canada a mis en place une équipe dédiée à la mise en œuvre de systèmes de gestion de la qualité et de gestion de la sécurité pour la certification des aéronefs. Les systèmes sont conformes aux exigences du Système de gestion intégrée (SGI) de Transports Canada ainsi qu'à celles de l'OACI et d'autres autorités de l'aviation civile internationale.

Aider les équipages à obtenir des examens médicaux

- En 2024-2025, Transports Canada a continué d'assurer le fonctionnement du centre d'appels virtuel de médecine aéronautique civile et de son équipe de gestion des enjeux. Ces services nous ont permis de communiquer avec 20 000 titulaires de certificats.

³ Explication de l'écart : En 2023, le Programme universel d'audit de la surveillance de la sécurité (USOAP) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a évalué la mise en œuvre efficace par le Canada des 8 éléments critiques d'un système de surveillance de la sécurité, visant à évaluer la conformité du Canada aux normes et pratiques recommandées (NEPRS). Il s'agissait de la première vérification USOAP de l'OACI menée au Canada depuis 2005 et elle reflétait les changements apportés à bon nombre des 790 questions du protocole (QP) utilisées pour évaluer. Des mesures correctives sont mises en œuvre pour donner suite aux constatations de l'audit, et la mission de validation coordonnée (OMVC) de l'OACI vérifiera si les lacunes précédemment identifiées ont été résolues de manière satisfaisante. En conséquence, la cible et les résultats peuvent être ajustés.

- Nous avons effectué près de 80000 évaluations médicales d'aviation civile pour la certification médicale aéronautique. Nous avons également maintenu notre système de signalement des conditions médicales qui permet aux médecins et aux optométristes de s'acquitter de leurs obligations en matière de déclaration en vertu de la Loi sur l'aéronautique et d'aviser Transports Canada des aviateurs dont les conditions médicales pourraient être dangereuses pour la sécurité aérienne.

Répondre au vol PS752

- En 2024-25, Transports Canada a poursuivi ses efforts pour adapter les protocoles internationaux d'enquête sur les accidents aériens au contexte de la chute d'un aéronef. Transports Canada a également soutenu le travail d'Affaires mondiales Canada et de ses partenaires internationaux pour tenir l'Iran responsable de la destruction du vol PS752.
- Transports Canada s'est appuyé sur notre réponse concernant le vol PS752 pour informer les efforts mondiaux visant à mieux se préparer à fournir de l'aide aux victimes d'un accident aérien et à leurs familles. Cela comprenait le leadership lors d'événements tels que le Symposium mondial sur l'assistance aux victimes d'accidents aériens et à leurs familles.



Promouvoir la sécurité aérienne

- À titre de président du Comité consultatif pour la sécurité aérienne (CCSA), nous avons organisé conjointement le [Quatrième forum sur la sécurité aérienne](#) à Marrakech avec le Royaume du Maroc. Nous avons également établi un partenariat avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour organiser des séminaires régionaux de sensibilisation à l'atténuation des risques dans les zones de conflit, conformément au document d'orientation de l'OACI.
- Enfin, notre bureau d'information sur les zones de conflit (BIZC) a continué de surveiller les zones de conflit et travaillé en étroite collaboration avec les transporteurs aériens canadiens pour échanger de l'information sur les risques émergents dans l'espace aérien étranger.

Appuyer les initiatives aéronautiques mondiales

En 2024-2025, Transports Canada a activement collaboré avec l'OACI pour faire progresser et adopter des normes et des pratiques recommandées (SARP) en matière de sûreté, de sécurité et d'environnement.

- Nous avons accueilli le Groupe international de collaboration en matière de gestion de la sécurité en mars 2025. Nous avons également signé une mise à jour de l'accord bilatéral sur la sécurité aérienne avec l'Union européenne et un nouveau protocole d'entente avec l'IATA.
- Nous avons commencé à mettre pleinement en œuvre des plans de mesures correctives (PMC) en réponse aux constatations découlant de l'audit du programme universel de surveillance de la sécurité de l'OACI. Ces plans englobent des initiatives réglementaires, des améliorations de programmes, des documents d'orientation mis à jour et la formation du personnel

Progrès en matière de surveillance de la sécurité aérienne

En 2024-2025, Transports Canada a amélioré son [programme de surveillance de la sécurité aérienne](#), notamment :

- créer un groupe de travail dédié pour diriger le projet de renouvellement de la surveillance
- lancer des travaux pour mieux intégrer les considérations relatives aux catégories nationales à haut risque, au risque sectoriel et au risque des exploitants aériens dans la surveillance
- développer des outils numériques et améliorer la normalisation entre les régions et les groupes
- harmoniser la formation
- explorer des options pour renforcer et moderniser le programme d'assurance qualité

Modernisation et mise à jour de la réglementation sur la sécurité maritime

En 2024-2025, Transports Canada a mis à jour plusieurs lois et règlements pour améliorer la sécurité maritime, notamment :

- le [Règlement sur les zones de services de trafic maritime](#) afin de moderniser les services de trafic maritime
- le [Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments](#)
- le [Guide des administrations locales](#) utilisé par les autorités locales pour préparer les demandes de restrictions relatives à l'utilisation des bâtiments, le [Règlement sur les petits bâtiments](#) afin de mieux s'harmoniser avec les exigences internationales et améliorer la sécurité des plaisanciers
- le [Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments](#), qui établit les exigences en matière de construction et d'équipement pour la plupart des flottes canadiennes de petits bâtiments inspectés
- les exigences de conception et de construction du [Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche](#) afin de les harmoniser avec les pratiques exemplaires internationales

De plus, nous avons créé un [guide des administrations locales](#) à l'intention des autorités locales pour préparer les demandes de restrictions d'exploitation des navires

Promouvoir la sécurité nautique

En 2024-2025, Transports Canada a financé trois nouveaux projets dans le cadre du [Programme de contributions pour la sécurité nautique](#). Ces projets soutiennent les organismes qui travaillent à :

- enseigner au public la sécurité nautique;
- enseigner aux autres les enjeux, les pratiques et les comportements en matière de sécurité nautique au Canada;
- appuyer la conformité aux règlements.

Dans le cadre du Programme de contributions pour la sécurité nautique, nous avons rejoint plus de 300 000 Canadiens par l'intermédiaire de :

- vidéos de sensibilisation à la sécurité nautique
- messages sur les médias sociaux
- annonces dans les journaux locaux
- brochures
- événements radiophoniques
- patrouille maritime en approchant les plaisanciers sur l'eau et lors d'événements communautaires
- postes de prêt de vêtement de flottaison individuel
- visites en salle de classe

Améliorer la façon dont nous surveillons la réglementation

En 2024-2025, Transports Canada a entrepris plusieurs projets pour rendre la surveillance réglementaire plus efficace, notamment :

- examiner le programme d'inspection des marchandises réglementées afin d'améliorer les procédures, d'accroître l'efficacité, d'appuyer les chaînes d'approvisionnement et de protéger l'environnement
- lancer un essai d'inspection à distance
- clarifier la différence entre les invités à bord des embarcations de plaisance et les passagers des embarcations autres que de plaisance pour aider à déterminer quand les bâtiments sont assujettis à la réglementation commerciale
- réaliser des progrès dans le cadre de l'initiative de [Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens](#), y compris la mobilisation des peuples autochtones, la tenue de tables rondes régionales sur la réglementation, et demander des commentaires dans le cadre d'un sondage et d'une consultation au sein de l'industrie

Soutenir le personnel maritime qualifié et axé sur la sécurité

- Le Programme de certification des gens de mer de Transports Canada a lancé un nouveau cours de [Gestion de la fatigue en mer](#). Nous avons également publié une norme pour [l'offre de cours d'apprentissage à distance, en ligne et mixte](#) dans les établissements maritimes approuvés.
- Nous avons lancé un comité national chargé de spécifier l'effectif minimal de sécurité et une nouvelle [page Web pour les documents spécifiant l'effectif minimal de sécurité](#). Nous avons entrepris deux projets pour répondre à la pénurie de navigateurs et aux défis de la chaîne d'approvisionnement du Canada. En mettant en œuvre le [programme d'équivalences du ministère de la Défense nationale](#), les militaires retraités peuvent poursuivre leur carrière dans le secteur commercial.
- Nous avons également signé trois autres [arrangements réciproques](#) avec l'Irlande, le Brunéi Darussalam et la Belgique.
- Nous avons fait des progrès dans la publication préalable du *Règlement sur le personnel maritime (2025)*. Il mettra à jour la formation, la certification, les normes de travail des gens de mer et le programme médical maritime.
- Nous avons également mis à jour le [Règlement sur le système de gestion de la sécurité maritime](#) afin d'ajouter des exigences relatives à un système de gestion de la sécurité documenté pour la plupart des bâtiments canadiens.

Gestion et mise à jour du régime de pilotage du Canada

- En 2024-2025, Transports Canada a continué d'appliquer la *Loi sur le pilotage* et de superviser et d'appuyer la certification et la formation de pilotage.
- Nous avons continué de travailler à l'élaboration de sanctions administratives pécuniaires (amendes) et de systèmes de gestion de la qualité pour réglementer et superviser le pilotage.
- Pour appuyer le passage du [Règlement général sur le pilotage](#) actuel au nouveau



[Règlement sur le pilotage maritime canadien](#), nous avons émis des arrêtés d'urgence qui s'harmonisent avec les objectifs du nouveau règlement et protègent la sécurité de la navigation.

Améliorer davantage la sécurité ferroviaire

- En 2024-2025, le [Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire](#) de Transports Canada a continué de financer des projets qui aident à améliorer la sécurité aux passages à niveau et le long des voies ferrées. Cela comprenait des investissements dans l'infrastructure, la technologie, la recherche, l'éducation et la sensibilisation dont l'objectif est :
 - de réduire les collisions et les incidents liés à l'intrusion;
 - d'aider le transport ferroviaire à résister aux effets des changements climatiques et des phénomènes météorologiques extrêmes;
 - d'accroître la confiance du public dans le réseau de transport ferroviaire du Canada.
- Le financement a permis de réaliser 221 projets d'amélioration de la sécurité ferroviaire et d'en lancer 51 de nouveaux, notamment :
 - **VIA Rail** conçoit et planifie le remplacement d'un pont ferroviaire dangereux à Les Coteaux, au Québec;
 - la **Ville de Winnipeg** installe une clôture anti-intrusion le long d'une voie ferrée et déploie un système d'information aux voyageurs pour éloigner les véhicules du passage à niveau lorsqu'il est actif;
 - la **Commission de transport Ontario Northland** fait des recherches sur l'utilisation de wagons instrumentés pour déterminer les risques pour la sécurité de la voie sur la voie ferrée et aux passages à niveau et élaborer des plans de remise en état.
- Nous avons également investi plus de 2 millions de dollars dans 4 nouveaux projets d'éducation et de sensibilisation visant à réduire les blessures et les décès, les collisions aux passages à niveau et les incidents liés aux intrusions sur les propriétés ferroviaires, en mettant l'accent sur les groupes à risque tels que les jeunes et les adolescents, les jeunes adultes et les communautés autochtones.

Faire la promotion de systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire

- En 2024-2025, Transports Canada a donné suite aux recommandations formulées en 2021 dans le cadre de l'[Audit de suivi sur la sécurité ferroviaire](#) du Bureau du vérificateur général. Nous avons pris des mesures pour améliorer les règles pour les systèmes de gestion de la sécurité afin de les rendre plus efficaces et de mettre l'accent sur les résultats mesurables en matière de sécurité.
- Nous avons également répondu aux préoccupations des principaux intervenants, comme le Bureau de la sécurité des transports du Canada et le [Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités](#). Mesures prises :
 - un examen approfondi des systèmes de gestion de la sécurité dans le secteur du transport ferroviaire;
 - l'amélioration de la façon dont nous évaluons et gérons les risques systémiques;
 - l'utilisation de mesures de sécurité axées sur le rendement;
 - un meilleur suivi des risques liés aux changements climatiques et au temps violent;
 - établir des règles de gestion de la fatigue plus strictes pour les employés d'exploitation basées sur la science de la fatigue;
 - la surveillance de la conformité aux règles de gestion de la fatigue après l'entrée en vigueur des Règles relatives aux périodes de service et de repos du personnel d'exploitation ferroviaire.

Travailler avec les peuples autochtones sur l'exploitation ferroviaire et la sécurité

- En 2024-2025, Transports Canada a réalisé des progrès dans son engagement à l'égard de la réconciliation, en collaborant de manière significative avec les peuples autochtones en matière d'exploitation et de sécurité ferroviaires.
- Transports Canada publie de l'information sur les possibilités à venir de collaborer avec les gouvernements, les communautés et les organisations autochtones par le biais d'un bulletin envoyé chaque mois.
- En décembre 2024, l'équipe de la sécurité et de la sûreté ferroviaires de Transports Canada a rencontré des communautés autochtones et la société Transport Ferroviaire Tshiuéti, propriété d'un groupe de Premières Nations, pour discuter des règles proposées pour la formation et les qualifications des travailleurs ferroviaires.
- À l'échelle régionale, des discussions ont porté sur des incidents ferroviaires particuliers, y compris le soutien aux Premières Nations de la région de Lytton, en Colombie-Britannique. De plus, le Ministère reste en contact régulier grâce à des événements comme le forum North Coast Rail. Ce forum aide les communautés autochtones à se renseigner sur le transport ferroviaire des marchandises essentielles, y compris les marchandises dangereuses, et leur donne l'occasion de faire part de leurs préoccupations. Ces échanges sont importants pour gagner la confiance et appuyer la prise de décisions éclairées en matière de sécurité ferroviaire.

Surveillance vigilante continue de la sécurité des véhicules

- En 2024-2025, Transports Canada a continué de tester et d'inspecter les véhicules, les sièges d'auto pour enfants et les pneus pour confirmer que les produits qui entrent sur le marché canadien répondent aux exigences de sécurité - tirer parti des capacités et de l'expertise du Centre d'essais pour véhicules automobiles du Ministère.
- Nous avons examiné, réalisé et analysé plus de 4 482 inspections de rappel, plaintes concernant des défauts, enquêtes sur des défauts, des avis de défauts et des avis de non-conformité.
- Nous avons continué d'énumérer les enquêtes sur les défauts en cours et terminées, de fournir des mises à jour sur les enquêtes et [de publier les rappels de sécurité automobile sur notre site Web](#).

Améliorer la sécurité grâce à la cybersécurité des véhicules

- En 2024-2025, Transports Canada a travaillé avec tous les ordres de gouvernement, l'industrie, les fabricants et d'autres pays afin de mieux comprendre les menaces à la cybersécurité des véhicules et de promouvoir une série de lignes directrices et d'outils sur la cybersécurité des véhicules.
- Nous avons tenu notre sixième [Conférence annuelle sur la cybersécurité des véhicules](#) le 26 mars 2025, qui a réuni des intervenants pour discuter des tendances émergentes et des préoccupations en matière de sécurité, ainsi que des travaux actuels pour aborder et gérer ces risques.
- Nous avons également continué de mettre en œuvre les priorités énoncées dans les [Lignes directrices sur la cybersécurité des véhicules au Canada](#), notamment :
 - la recherche sur les considérations de cybersécurité des technologies basées sur l'IA dans les systèmes de conduite automatisée;
 - la recherche de l'état actuel et des activités liées à la cybersécurité des transporteurs routiers;
 - l'évaluation des répercussions des normes internationales en matière de cybersécurité des véhicules sur le cadre de sécurité des véhicules automobiles du Canada;

- l'examen des moyens de répondre aux préoccupations en matière de sécurité liées aux véhicules connectés et aux technologies provenant de certaines administrations;
- l'étude des facteurs humains et de l'interaction avec les conducteurs, notamment :
 - la sécurité des commandes à écran tactile;
 - la façon dont les conducteurs interagissent avec les systèmes avancés d'aide à la conduite (ADAS) et les systèmes de surveillance des conducteurs;
 - les communications externes pour les véhicules automatisés.

Améliorer la sécurité des autobus scolaires

- En décembre 2024, Transports Canada a publié un règlement visant à améliorer encore plus la sécurité des autobus scolaires, notamment en exigeant l'installation de systèmes de visibilité périphériques et l'installation volontaire de caméras d'infraction.
- Nous avons également rédigé un rapport sur les conclusions des projets pilotes sur les ceintures de sécurité à bord des autobus scolaires et des lignes directrices connexes sur le port de la ceinture de sécurité, qui ont tous deux été publiés par le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière en février 2025.



Soutenir les nouvelles technologies et règlements de sécurité

- En 2024-2025, Transports Canada a effectué des recherches sur l'évitement des collisions et la protection des usagers vulnérables de la route. Cela comprenait :
 - l'évaluation des systèmes de détection de la présence d'enfants pour prévenir les coups de chaleur d'enfants qui ont été laissés dans un véhicule chaud;
 - la vérification des systèmes de freinage d'urgence automatique;
 - l'évaluation des répercussions de l'éblouissement causé par les phares de véhicule sur la performance de la conduite nocturne.
- Nous avons continué d'appuyer les efforts internationaux en matière de réglementation par l'intermédiaire du [Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules \(WP.29\)](#) afin d'élaborer des exigences de sécurité pour les technologies de pointe des véhicules. Cela comprenait l'élaboration des [lignes directrices internationales de sécurité applicables aux systèmes de conduite automatisés](#).
- Nous nous sommes également engagés à coparrainer l'élaboration d'un nouveau règlement technique mondial sur les systèmes de conduite automatisés avec des partenaires internationaux.
- Nous avons aidé le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) à élaborer la nouvelle norme technique sur les dispositifs de consignation électronique (DCE) (version 1.3), qui sera terminée en 2025. Les dispositifs de consignation électronique (DCE) enregistrent automatiquement le temps de conduite dans les véhicules automobiles commerciaux.
- En février 2025, nous avons lancé le [Programme d'atténuation de la distraction au volant pour les conducteurs de véhicules utilitaires](#).
- Élaboré en collaboration avec des experts de l'industrie, le programme comprend :

- un aperçu des raisons pour lesquelles la distraction se produit;
- des stratégies fondées sur des données probantes pour gérer les risques;
- des lignes directrices pour la mise en œuvre de stratégies préventives axées sur le parc automobile.
- En février 2025, nous avons publié le [Cadre de sécurité du Canada pour les véhicules connectés et automatisés 2.0](#). Le cadre a été élaboré avec la participation des ministères fédéraux, des gouvernements provinciaux et territoriaux, des chefs de file de l'industrie, des établissements universitaires et des partenaires clés du secteur des véhicules connectés et automatisés.
- Nous avons favorisé la mise en œuvre du cadre en collaborant régulièrement avec les associations de constructeurs automobiles ainsi qu'avec les organismes fédéraux, provinciaux et territoriaux pertinents, comme le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé.

Lutter contre le vol de véhicules

- En 2024-2025, Transports Canada a poursuivi son engagement à réduire le vol de véhicules dans le cadre du [Plan d'action national pour lutter contre le vol de véhicules](#) lancé en mai 2024. Les travaux de modernisation des Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada comprenaient une consultation en ligne sur le vol intitulée « [Mise à jour des options de protection contre le vol pour les véhicules neufs au Canada](#) ».
- Nous avons publié un rapport de suivi « Ce que nous avons entendu » en décembre 2024 et nous travaillons à la publication de modifications dans la Partie I de la *Gazette du Canada* à la fin de 2025.

Travailler avec des partenaires pour promouvoir la sécurité routière

- En 2024-2025, nous avons lancé notre tableau de bord des victimes de la route pour aider les utilisateurs à explorer les tendances des décès et des blessures dans les collisions de véhicules automobiles, en fonction de toutes les données sur les accidents déclarés par la police recueillies dans la [Base nationale de données sur les collisions](#).
- En 2024-2025, Transports Canada a continué de fournir des fonds pour aider les provinces, les territoires et le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) à administrer et à mettre en œuvre les normes du [Code national de sécurité](#) et à offrir une formation uniforme à l'échelle nationale aux camionneurs et aux inspecteurs par le biais du [Programme de paiement de transfert pour la sécurité routière \(PPTSR\)](#).
- Chaque année, le programme distribue 4,44 millions de dollars à chaque province et territoire en fonction de la taille de la population et verse 60000 \$ par année au CCATM pour que les inspecteurs des véhicules automobiles commerciaux mettent en œuvre la réglementation des véhicules automobiles commerciaux dans l'ensemble du Canada.
- En 2024-2025, nous avons continué d'investir dans la sécurité routière en finançant des projets canadiens de sécurité routière par l'intermédiaire du Programme amélioré de paiements de transfert de la sécurité routière (PAPTSR).



- En décembre 2023, le programme a lancé son quatrième appel de propositions. En octobre 2024, un financement de 14,68 millions de dollars a été approuvé pour 35 projets qui se dérouleront entre 2024 et 2026. Ces projets visent à :
 - réduire la conduite avec facultés affaiblies, la distraction et la conduite agressive, ainsi que les excès de vitesse;
 - promouvoir la conception, la mise à l'essai et l'intégration novatrices de technologies de véhicules améliorant la sécurité, en particulier les technologies des systèmes avancés d'aide à la conduite et les véhicules connectés et automatisés.

Améliorer la façon dont les marchandises dangereuses sont réglementées

- En 2024-2025, le programme de [Transport des marchandises dangereuses](#) (TMD) a continué de se concentrer sur ses piliers fondamentaux : la réglementation, la surveillance, l'engagement et la collaboration.
- Afin de favoriser le transport sûr et sécuritaire des marchandises dangereuses, Transports Canada a proposé des modifications au [Règlement sur le transport des marchandises dangereuses](#), notamment :
 - harmoniser le plus possible le règlement avec les codes et règlements internationaux, tout en modernisant les exigences du Canada en matière de transport aérien des marchandises dangereuses;
 - clarifier les dispositions nationales du règlement pour corriger les incohérences et introduire de nouvelles exigences pour répondre aux préoccupations soulevées par les intervenants, les inspecteurs et les autorités locales;
 - abroger 4 règlements en double et désuets en vertu de la [Loi sur la sécurité ferroviaire](#) afin de fournir un cadre réglementaire fédéral plus moderne et de renforcer le régime de surveillance actuel;
 - établir des dispositions particulières concernant le transport de marchandises dangereuses par drone.
- Nous avons également poursuivi nos travaux dans un certain nombre d'autres domaines :
 - déterminer si et comment autoriser les documents d'expédition électroniques pour le transport de marchandises dangereuses par des aéronefs pilotés à distance;
 - mettre à jour les normes de sécurité des contenants et les exigences d'enregistrement connexes en matière d'enregistrement pour la conception, la fabrication, la réparation et la requalification des contenants destinés à contenir des marchandises dangereuses;
 - examiner les exigences en matière de formation.

Appuyer les décisions fondées sur des données probantes

- En se fondant sur les recommandations formulées lors de vérifications antérieures, Transports Canada a pris des mesures pour améliorer la qualité et l'étendue de ses données (par exemple, exiger l'inscription des intervenants) pour :
 - améliorer notre connaissance de la communauté réglementée;
 - renforcer notre capacité d'analyse;
 - établir les priorités pour ce qui est du travail des inspecteurs en fonction du risque.
- En 2024-2025, 157 membres du personnel de surveillance ont effectué 4 324 inspections et mis en œuvre 6 157 mesures d'application de la loi et de réduction des risques.
- Nous avons également fait progresser la recherche pour mieux cerner les enjeux émergents et éclairer la prise de décision. Ce travail portait sur :
 - analyse basée sur les systèmes d'information géographique (SIG)

- divers moyens de confinement
- batteries au lithium, systèmes de stockage d'énergie et combustibles alternatifs (comme l'hydrogène/ammoniac), et
- planification des interventions d'urgence

Améliorer les interventions d'urgence

- Transports Canada a continué d'appuyer les intervenants de l'industrie et les premiers intervenants en :
 - activer les pouvoirs du ministre dans divers modes pour faciliter le rétablissement à la suite d'une série d'événements, comme la saison des feux de forêt de 2024
 - évaluant les plans d'intervention d'urgence (PIU) pour le transport des marchandises dangereuses;
 - affectant des spécialistes en mesures correctives (SMC) aux incidents mettant en cause des marchandises dangereuses, et
 - élargissant les programmes de sensibilisation à la sécurité pour les municipalités, les premiers intervenants et les groupes autochtones.

Collaborer avec les intervenants au Canada et à l'étranger

- En 2024-2025, Transports Canada a continué de travailler avec des partenaires clés, notamment :
 - d'autres ministères fédéraux;
 - des autorités provinciales et territoriales;
 - des partenaires internationaux, y compris les États-Unis et les États membres de l'ONU.
- En 2024-2025, nous avons travaillé avec Ressources naturelles Canada pour coordonner les travaux :
 - sur le secteur émergent de l'exportation d'hydrogène;
 - avec les provinces et les territoires pour accéder aux données sur les expéditions routières;
 - avec les États-Unis et les États membres de l'ONU pour harmoniser les cadres réglementaires.

Application de la loi en matière de sécurité et de sûreté

- En 2024-2025, le Programme national d'application de la loi de Transports Canada a continué de respecter les normes et les règlements en matière de sécurité et de sûreté des transports. Cela comprenait :
 - appliquer systématiquement les politiques et les pratiques d'application de la loi;
 - fournir des conseils et de la formation sur les principes fondamentaux de la surveillance et de l'application
 - collaborer au-delà des frontières régionales et dans différents modes de transport;
 - donner des conseils d'experts en matière de force exécutoire sur 152 demandes, dont 6 dossiers législatifs, 34 dossiers réglementaires et 1 arrêté ministériel, afin qu'elles s'harmonisent et puissent être appliquées de manière uniforme;
 - utiliser une approche progressive de la conformité réglementaire, y compris l'utilisation d'amendes (sanctions administratives pécuniaires ou SAP) pour traiter la non-conformité réglementaire dans les cas qui ne justifient pas de poursuites;
 - ouvrir 338 cas d'application de la loi et prendre 403 mesures d'application de la loi, dont 343 SAP totalisant 986 000 dollars;

- représenter le ministre des Transports au Tribunal d'appel des transports du Canada. En 2024-2025, 83 cas ont été gérés et réglés, ce qui a contribué à réduire l'arriéré du tribunal.

Résultat 2 - Un réseau de transport sûr

Résultats obtenus

Améliorer la sûreté du fret aérien

- En 2024-2025, Transports Canada a mis à jour des parties du [Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne](#) (fret aérien) qui se rapportent au [Ciblage du fret aérien préalable au chargement \(CFAPC\)](#). À compter du 1^{er} avril 2025, tous les transporteurs aériens qui transportent du fret sur des vols de l'extérieur du Canada vers un aéroport au Canada doivent soumettre des renseignements à Transports Canada avant que le fret ne soit chargé à bord de l'aéronef à destination du Canada.
- Nous avons également lancé le système qui appuiera le programme de CFAPC. Le système utilise l'intelligence artificielle (IA) pour détecter les indicateurs de risque dans les données relatives aux expéditions de fret aérien. En analysant à l'avance les renseignements fournis par les transporteurs aériens, le système peut signaler les expéditions de fret aérien à risque élevé pour examen avant leur arrivée au Canada. Cette couche de sécurité numérique supplémentaire réduira les risques liés à la sûreté du fret, soutiendra la résilience économique et renforcera la confiance du public dans le secteur du transport aérien.
- Le budget de 2023 a fourni un financement pour améliorer le [Programme d'équipe maître et chien entraînée à la détection d'explosifs](#) (EMCEDE) afin d'augmenter la capacité de contrôle de la chaîne d'approvisionnement du fret aérien en tirant parti d'un plus grand nombre d'EMCEDE certifiés par TC. Pour ce faire, TC a élaboré de nouvelles exigences relatives aux programmes et de nouveaux processus d'inscription afin de reconnaître les tiers certificateurs du EMCEDE qui effectueront des essais de certification du EMCEDE au nom de TC.
- Dans le cadre national de conformité et de surveillance, des tests discrets pour les EDDT ont été mis en œuvre avec succès dans tous les grands aéroports. Le cadre d'essai a été élaboré conformément aux normes de l'OACI et avec des partenaires commerciaux clés, dont les États-Unis.



Améliorer les systèmes de gestion de la sûreté aérienne

- Avec une vision à plus long terme de l'élaboration de règlements sur les systèmes de gestion de la sûreté (SGSu), Transports Canada a continué de mettre à l'essai des concepts de SGSu afin de promouvoir la culture et les pratiques exemplaires en matière de sûreté.
- En 2024-2025, nous avons continué d'appuyer l'utilisation par l'industrie des technologies biométriques et d'identité numérique pour des voyages aériens sécurisés, sans heurts et efficaces. Nous avons travaillé avec [l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien](#) (ACSTA) pour tester la reconnaissance faciale à certains points de contrôle de sécurité dans les

principaux aéroports canadiens. Nous avons continué de collaborer avec des intervenants nationaux et internationaux dans le cadre de projets pilotes, ainsi qu'avec Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada (IRCC) et l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), afin d'harmoniser les efforts déployés par le gouvernement du Canada pour moderniser les voyages.

- Nous avons consulté l'industrie au sujet des plans visant à exiger que les transporteurs aériens commerciaux exerçant leurs activités au Canada aient un programme de sûreté écrit, et les exigences du Canada pour ce programme sont harmonisées avec celles de l'OACI. En plus de renforcer la sûreté aérienne du Canada, ce changement aidera les transporteurs aériens canadiens à avoir des programmes de sûreté solides qui sont reconnus par les États membres de l'OACI.
- En 2024-2025, nous avons mis à jour notre cadre réglementaire de sûreté aérienne pour permettre l'utilisation d'appareils de [tradioscopie à TDM](#) aux points de contrôle des passagers que l'ACSTA déploie dans certains aéroports à travers le Canada depuis août 2024.
- Nous avons mis à jour notre portail de communication sécurisée pour permettre les demandes en ligne.

Moderniser la surveillance de la sûreté aérienne

- En 2024-2025, Transports Canada a réalisé des progrès dans le cadre de plusieurs initiatives de modernisation de la surveillance afin de créer un programme de surveillance plus durable et plus efficace. Les mesures comprennent :
 - une nouvelle méthodologie intégrée de gestion des risques et un outil de planification et d'établissement des priorités en matière de surveillance intégrés à notre système de gestion de la surveillance réglementaire;
 - un processus pour l'introduction et de mise à l'essai de la déclaration directe – un type d'inspection à distance qui utilise des données de l'industrie au lieu d'entrevues sur place pour certaines tâches d'inspection traditionnelles.

Améliorer la sécurité et la sûreté des drones

- En 2024-2025, Transports Canada a mis à jour le *Règlement de l'aviation canadien* pour inclure des drones plus gros, jusqu'à 150 kg, et des opérations plus complexes et [au-delà de la visibilité directe \(BVLOS\)](#).
- Nous avons également commencé à élaborer un programme national de sécurité et de lutte contre les drones en effectuant des évaluations de vulnérabilité et en collaborant avec les intervenants de l'industrie. Notre objectif est de cerner les lacunes en matière de sécurité, de créer des protocoles d'intervention en cas d'incident de drones et de créer des directives stratégiques pour l'utilisation sûre et responsable de la technologie de lutte contre les drones.

Modernisation et mise à jour de la sûreté des services maritimes, portuaires et de traversiers

- Transports Canada a fait des progrès sur les modifications proposées au [Règlement sur la sûreté du transport maritime](#). Celles-ci portent sur plusieurs améliorations clés, notamment :
 - mettre en œuvre l'opérationnalisation des précontrôles;
 - moderniser les ports;
 - déterminer et corriger les lacunes réglementaires.
- En 2024-2025, Transports Canada s'est concentré sur la sécurité portuaire dans le cadre du [Plan d'action national pour lutter contre le vol de véhicules](#). Cela comprenait :
 - faire des évaluations ciblées;
 - examiner les plans de sécurité portuaire;
 - examiner des ports à risque élevé liés au crime organisé;

- coordonner l'intervention en cas de menace et communiquer les renseignements;
 - appliquer des sanctions qui interdisent les navires russes;
 - évaluer les vulnérabilités de cybersécurité liées à l'équipement portuaire fabriqué à l'étranger.
- Nous avons commencé à mettre à jour le [Règlement sur la sûreté des traversiers intérieurs](#) afin de l'harmoniser avec le *Règlement sur la sûreté du transport maritime*.

Améliorer le renseignement sur la sûreté des transports

- Transports Canada a continué de travailler en étroite collaboration avec ses partenaires fédéraux en matière de sûreté et de renseignement afin d'améliorer la façon dont nous surveillons et évaluons les menaces et les vulnérabilités qui pèsent sur le réseau de transport et les chaînes d'approvisionnement du Canada. Nous avons produit des évaluations du renseignement qui ont contribué à l'élaboration de politiques et à la prise de décisions visant à contrer les menaces réelles et probables, y compris des renseignements sur les menaces qui pèsent sur le réseau de transport ou qui ont une incidence sur celui-ci.
- Nous avons continué d'être un partenaire fédéral essentiel dans l'évaluation des risques pour la sûreté des réseaux de transport lors des examens des investissements en vertu de la [Loi sur l'investissement Canada](#).
- Nous avons également continué de travailler avec les organismes de surveillance des activités de sûreté nationale et de renseignement, y compris l'Office de surveillance des activités en matière de sécurité nationale et de renseignement et le Comité des parlementaires sur la sécurité nationale et le renseignement, afin de respecter leurs obligations en vertu de la [Loi visant à éviter la complicité dans les cas de mauvais traitements infligés par des entités étrangères](#), de la [Loi sur la communication d'information ayant trait à la sécurité du Canada](#) et d'autres lois pertinentes.
- Nous avons activement contribué à l'élaboration du [projet de loi C-26 : Loi concernant la cybersécurité, modifiant la Loi sur les télécommunications](#). Nous nous sommes assuré que le secteur des transports était bien pris en compte tout au long du processus.

Assurer une surveillance rigoureuse de la sûreté et de l'état de préparation

- En 2024-2025, Transports Canada a étendu ses travaux sur la gestion des urgences pour traiter les incidents liés à la sûreté, notamment en travaillant avec des partenaires fédéraux en matière de sûreté et des homologues étrangers, notamment les alliés du Groupe des cinq (Australie, Nouvelle-Zélande, Royaume-Uni et États-Unis). Cela nous a aidés à nous préparer et à réagir aux menaces émergentes.
- En 2024-2025, nous avons participé à des exercices de routine avec le NORAD, la GRC et NAV CANADA pour rester prêts dans le cadre du Protocole d'incident aérien (PIA), un plan fédéral qui décrit les rôles des différents ministères.
- Nous avons également travaillé avec le ministère de la Défense nationale pour renouveler le Plan relatif au contrôle d'urgence de la circulation aérienne (Plan ESCAT), qui aide à préparer le Canada à des menaces comme les détournements et les menaces à la bombe.
- Nos trois centres d'opérations nationaux ont continué de faire face aux menaces émergentes, aux incidents majeurs et à l'intervention en cas d'urgence :
 - notre Centre d'intervention a continué d'être notre point de convergence pour les incidents de transport partout au Canada. Il assure une intervention 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 à l'appui des exigences de la réglementation en matière de sécurité et de sûreté des transports. Le volet Opérations aériennes du Centre d'intervention est le point central national pour les urgences liées à la sûreté de l'aviation civile;

- le Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC) a continué de fournir des conseils techniques 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 sur l'intervention rapide et efficace en cas d'urgence et d'incident mettant en cause des marchandises dangereuses dans l'ensemble des modes de transport;
- notre Centre d'opération du Programme de protection des passagers a continué d'appuyer le Programme de protection des passagers amélioré en vérifiant les passagers 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 afin d'empêcher toute personne qui pourrait constituer une menace pour la sûreté aérienne d'embarquer sur des vols à destination, en provenance ou à l'intérieur du Canada
- Pour nous préparer à des événements de grande envergure comme la réunion du G7 à Kananaskis, en Alberta, et la Coupe du monde masculine de la FIFA 2026, nous avons travaillé avec des partenaires pour clarifier et consolider les rôles, les protocoles et les capacités en matière de sûreté.
- Nous avons continué de travailler avec l'industrie pour réduire les perturbations possibles des systèmes de transport et des chaînes d'approvisionnement du Canada. Nous nous sommes également concentrés sur la préparation face à l'évolution des menaces à la sûreté. Ce travail comprenait la tenue d'un exercice de simulation sur la résilience frontalière avec des partenaires fédéraux canadiens et américains en matière de sécurité.
- Cela comprenait également une collaboration avec le Centre de la sécurité des télécommunications (CST) pour organiser la première séance d'information des intervenants en cybersécurité à l'intention de 150 dirigeants d'entreprises de l'ensemble des modes de transport.

Répondre aux menaces croissantes des changements climatiques et des conditions météorologiques extrêmes

- Transports Canada est resté prêt et a pris des mesures pour faire face aux perturbations du transport et de la chaîne d'approvisionnement causées par les feux de forêt, les inondations, les conditions météorologiques extrêmes et d'autres événements naturels. Nous avons continué d'améliorer la coordination entre les différents modes de transport et avec les intervenants.
- Notre Bureau national de la chaîne d'approvisionnement a organisé des appels de coordination avec l'industrie pour échanger de l'information et coordonner l'intervention en cas de feux de forêt partout au Canada, y compris à Jasper, en Alberta.
- Nous avons également amélioré nos outils numériques internes afin de mieux gérer les incidents, faciliter l'échange de renseignements et prendre des décisions plus rapidement. Nous avons utilisé des cartes et des données pour améliorer notre compréhension des situations et prendre des décisions.

Moderniser les habilitations de sécurité pour le personnel des transports

- En 2024-2025, Transports Canada a continué de moderniser et d'améliorer le [Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport](#) et le [Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime](#).
- En 2024-2025, ces travaux comprenaient :
 - le lancement des Services de sécurité des transports, un portail en ligne où les demandeurs d'habilitation de sécurité en matière de transport peuvent présenter une demande et suivre l'état de leur demande d'habilitation de sécurité en temps réel;
 - la simplification des processus de demande et de vérification par l'automatisation des fonctions manuelles et la mise à niveau du système biométrique des programmes;

- l'utilisation des données du programme pour suivre le traitement des demandes par rapport aux normes de service publiées.

Résultat 3 - Un régime de sécurité et de sûreté moderne qui appuie la croissance économique

Résultats obtenus

Innover dans le système d'aviation

- En 2024-2025, Transports Canada a lancé des initiatives importantes en matière de dotation pour appuyer et améliorer le processus de certification des aéronefs.
- Cela comprend :
 - l'embauche d'ingénieurs hautement spécialisés pour pourvoir des postes vacants critiques causés par l'attrition
 - création de postes d'experts techniques pour :
 - améliorer l'harmonisation avec nos principaux partenaires internationaux ;
 - fournir un leadership technique sur les technologies nouvelles et novatrices, comme les avions électriques et hybrides; et
 - résoudre des problèmes complexes sur les projets de certification nationaux
- Notre équipe de médecine aéronautique civile a continué de moderniser ses processus en utilisant des outils et des normes numériques. Nous avons continué de former et de superviser de façon efficace les [médecins-examineurs de l'aviation civile \(MEAC\)](#), d'élaborer du matériel d'intégration et la formation pertinente.
- Nous avons poursuivi les travaux visant à moderniser le cadre du système de gestion de la sécurité (SGS) du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC). En 2024-2025, nous avons publié un avis de proposition de modification et tenu des consultations avec les intervenants de l'industrie pour nous assurer qu'ils appuient et comprennent les changements proposés.
- Les consultations nous ont également aidés à nous assurer que les changements sont harmonisés avec la structure, le langage et les exigences des normes et pratiques recommandées de l'annexe 19 de l'OACI traitant de la gestion de la sécurité.

Innover dans le système maritime

- Transports Canada a poursuivi ses travaux sur les modifications proposées au [Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance](#), en ce qui concerne les conditions d'obtention de la carte de conducteur d'embarcation de plaisance (CCEP). La proposition met à jour le règlement et comble les lacunes et les incohérences dans la prestation des programmes et les politiques. La proposition donne également au ministre le pouvoir de suspendre ou de révoquer une carte.
- Nous avons rendu possible la délivrance de certificats d'immatriculation des bâtiments pour les petits et les grands bâtiments, en format numérique. Nous avons également mis à jour les droits d'immatriculation des bâtiments.
- En 2024-2025, nous avons poursuivi le [Programme de formation dans le domaine maritime](#) qui offre des possibilités aux groupes sous-représentés, comme les peuples autochtones et les habitantes et habitants du Nord et les femmes, d'accéder à l'industrie maritime.
- Nous avons aidé à financer un nouvel établissement de formation maritime, le Centre de formation maritime de l'Arctique de l'Ouest, qui a ouvert ses portes en janvier et dont le premier groupe d'étudiants a obtenu son diplôme en avril.

Ressources nécessaires pour obtenir les résultats prévus

Tableau 4 : Aperçu des ressources requises pour un réseau de transport sûr et sécuritaire

Le tableau 4 fournit un résumé des dépenses prévues et réelles et des équivalents temps plein (ETP) requis pour obtenir ces résultats.

Ressources	Prévues	Réelles
Dépenses	529 947 503 \$	531 624 520 \$
Équivalents temps plein	3 626	3 530

[La section Finances de l'infographie de Transports Canada dans l'InfoBase du GC](#) et la [section Personnel de l'infographie de Transports Canada dans l'InfoBase du GC](#) présente des renseignements exhaustifs sur les ressources financières et humaines en ce qui concerne son répertoire des programmes.

Priorités gouvernementales connexes

La présente section fait état des priorités gouvernementales qui correspondent à cette responsabilité essentielle.

Analyse comparative entre les sexes Plus

En 2024-2025, les programmes de sécurité et de sûreté de Transports Canada ont continué d'appuyer l'élaboration de politiques, de programmes et d'autres initiatives inclusives en entreprenant les activités suivantes :

- La Direction générale des services des aéronefs (DGSA) a poursuivi son travail de promotion de l'industrie de l'aviation dans le but de créer un environnement plus équilibré entre les sexes au sein de la direction et a exploré les possibilités de recruter une plus grande diversité au sein de son effectif.
- Le réseau « Femmes de la DGSA » a continué d'organiser des événements pour soutenir et renforcer la communauté des femmes dans l'ensemble de la direction en améliorant la communication, en offrant de la formation, des ressources, des conseils et des outils.
- La communauté de pratique de l'Analyse comparative entre les sexes (ACS) Plus en matière de sécurité et de sûreté a poursuivi son travail visant à accroître les connaissances et l'expertise, à faciliter la sensibilisation et la mobilisation, et à communiquer l'information et les pratiques exemplaires pour appuyer et réaliser les priorités de Transports Canada en matière d'ACS Plus. Elle a publié un bulletin trimestriel pour fournir aux employés des renseignements généraux, des outils et des ressources sur le genre, les préjugés et l'intersectionnalité.
- Les Services de soutien opérationnel (SSO) de Transports Canada ont continué d'offrir des choix de vêtements inclusifs au personnel de Transports Canada. Les SSO ont modifié le catalogue de vêtements et d'équipement de Transports Canada afin d'offrir un plus grand choix de tailles de vêtements et d'équipement de protection individuelle (EPI) pour les hommes et les femmes. Les options unisexes ne sont utilisées que lorsqu'il n'existe pas d'autres choix. Les SSO continuent également de mettre à jour la foire aux questions (FAQ) pour tenir compte des préoccupations soulevées par les employés et les gestionnaires de Transports Canada concernant les vêtements et l'équipement, y compris les questions liées à l'ACS Plus.

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

ODD 3 – Bonne santé et bien-être

Objectif 3.6

- Les initiatives mises en œuvre pour réduire les collisions routières ont entraîné une baisse de 9,8 % du taux de collisions routières à déclaration obligatoire

ODD 9 – Industrie, Innovation et Infrastructure

Objectif 9.4

- Des investissements dans l'infrastructure de sécurité ferroviaire (p. ex. remplacement du pont de VIA Rail, clôtures anti-intrusion)
- Examen du programme d'inspection des cargaisons réglementées

ODD 11 – Des villes et des communautés durables

Objectif 11.2

- Installation obligatoire de systèmes de visibilité périphériques
- Publication de règlements pour renforcer la sécurité des autobus scolaires

ODD 13 – Mesures pour lutter contre les changements climatiques

Objectif 13.1

- Investissements pour accroître la résilience du transport ferroviaire
- Amélioration de l'échange d'information et de l'intervention en cas de feux de forêt
- Outils numériques améliorés pour renforcer la coordination en cas d'incident, ce qui permet un échange rapide d'information et une prise de décisions rapide

Vous trouverez de plus amples renseignements sur l'apport de Transports Canada au Plan de mise en œuvre fédéral du Canada pour le Programme 2030 et à la Stratégie fédérale de développement durable dans notre [stratégie ministérielle de développement durable](#).

Répertoire des programmes

Un réseau de transport sûr et sécuritaire est appuyé 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
- Surveillance de la sûreté intermodale du transport terrestre
- Cadre réglementaire de la sûreté intermodale du transport terrestre
- Surveillance de la sécurité maritime;
- Cadre réglementaire de la sécurité maritime
- Surveillance de la sûreté maritime
- Cadre réglementaire de la sûreté maritime
- Surveillance du transport multimodal et de la sécurité de l'automobile
- Cadre réglementaire du transport multimodal et de la sécurité de l'automobile
- Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire

- Surveillance de la sécurité ferroviaire
- Cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire
- Programmes de filtrage de sûreté
- Surveillance du transport des marchandises dangereuses
- Cadre réglementaire du transport des marchandises dangereuses
- Soutien technique du transport des marchandises dangereuses

Vous trouverez de plus amples renseignements sur le répertoire des programmes pour un réseau de transport sûr et sécuritaire sur la [page Résultats dans l'InfoBase du GC](#).

Responsabilité essentielle 2 : Un réseau de transport écologique et novateur

Dans la présente section

- [Description](#)
- [Répercussions sur la qualité de vie](#)
- [Progrès à l'égard des résultats](#)
- [Renseignements sur les résultats](#)
- [Ressources nécessaires pour obtenir les résultats prévus](#)
- [Priorités gouvernementales connexes](#)
- [Répertoire des programmes](#)

Description

Soutenir le programme environnemental du gouvernement du Canada en réduisant les émissions atmosphériques nocives; *réduisant l'incidence du transport maritime; et réitérant notre engagement en faveur de l'innovation dans le secteur des transports.*

Répercussions sur la qualité de vie

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

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

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

Progrès à l'égard des résultats

Cette section présente le rendement du ministère par rapport à ses cibles pour chaque résultat ministériel lié à la responsabilité essentielle 2 : Un réseau de transport écologique et novateur

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

Le tableau 5 présente la cible, la date d'atteinte de la cible et le résultat réel obtenu pour chaque indicateur lié à les émissions atmosphériques nocives provenant des transports au Canada sont réduites au cours des trois derniers exercices.

Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel
Variation en pourcentage des émissions de GES produites par le secteur des transports	Les réductions d'émissions dans le secteur des transports contribuent à l'objectif national de réduction des émissions de 40 à 45 % par rapport aux niveaux de 2005 d'ici à 2030, conformément à la contribution déterminée au niveau national du Canada.	31-12-2030	2022–2023 : Aucun changement par rapport aux niveaux de 2005 en 2022 2023–2024 : Les émissions des transports de 2023 ont augmenté de 0,24 % ⁴ 2024–2025 : Les résultats de 2024 seront disponibles en avril 2026 ⁵

Tableau 6 : – Les milieux marins et océaniques canadiens sont protégés contre les répercussions du transport maritime

Le tableau 6 présente la cible, la date d'atteinte de la cible et le résultat réel obtenu pour chaque indicateur lié à les milieux marins et océaniques canadiens sont protégés contre les répercussions du transport maritime au cours des trois derniers exercices.

Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel
Volume des déversements d'hydrocarbures de plus de 10 litres détectés	Moins de 6 490 litres ⁶	31-03-2025	2022–2023 : S.O. – Nouvel indicateur en 2023-2024 2023–2024 : 739 litres 2024–2025 : 1401 litres
Pourcentage de bâtiments de 20 mètres et plus qui respectent les mesures de ralentissement qui atténuent les répercussions du trafic maritime sur les espèces marines	Au moins 85 %	31-03-2025	2022–2023 : 99,94 % 2023–2024 : 99,97 % 2024–2025 : 99,97 %

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

Le tableau 7 présente la cible, la date d'atteinte de la cible et le résultat réel obtenu pour chaque indicateur lié à un réseau de transport qui appuie l'innovation au cours des trois derniers exercices.

Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel
Nombre de projets, d'évaluations, d'études et d'analyses des technologies de transport nouvelles et émergentes qui fournissent des	Au moins 30	31-03-2025	2022–2023 : S.O. – Nouvel indicateur en 2023-2024 2023–2024 : 33 2024–2025 : 35

⁴ Les données proviennent du rapport d'inventaire national (RIN) 1900-2023 : Sources et puits de gaz à effet de serre au Canada (édition 2025), publié le 21 mars 2025.

⁵ Les estimations officielles des émissions de gaz à effet de serre du Canada pour une année déterminée sont publiées en avril de la deuxième année civile suivant la fin de l'année déterminée. Ce délai de deux ans donne à chaque pays participant le temps nécessaire pour préparer un inventaire fiable et normalisé conformément aux lignes directrices du GIEC et au cadre de transparence de la CCNUCC.

⁶ La cible pour cet indicateur est basée sur les résultats réels des cinq années précédentes.

Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel
éléments à l'appui de la prise de décision relative aux politiques et aux règlements			

La [section Résultats de l'infographie de Transports Canada dans l'InfoBase du GC](#) présente des renseignements supplémentaires sur les résultats et le rendement liés à son répertoire de programmes.

Renseignements sur les résultats

La section suivante décrit les résultats obtenus relativement à un réseau de transport écologique et novateur en 2024-2025 par rapport aux résultats prévus dans le plan ministériel de Transports Canada pour l'exercice.

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

Résultats obtenus

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

- En 2024-2025, Transports Canada a continué de diriger et de soutenir la transition du réseau de transport du Canada vers des technologies à faibles émissions de carbone et zéro émission, à l'appui de l'engagement de [carboneutralité](#) du gouvernement.
- Tout au long de 2024-2025, le Canada a siégé au Conseil de l'Organisation maritime internationale (OMI). Nous avons continué de travailler avec d'autres États membres pour mettre en œuvre la [Stratégie 2023 de l'OMI sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre des navires](#). La zone de contrôle des émissions de l'Arctique canadien, approuvée par l'OMI en 2024, réduit les polluants atmosphériques provenant des navires.
- En 2024-2025, nous avons poursuivi la mise en œuvre du [Plan d'action du Canada pour un transport routier propre](#). Cela comprenait la collaboration avec les principaux intervenants par l'intermédiaire du Conseil sur les véhicules zéro émission du Canada et avec d'autres ordres de gouvernement par l'intermédiaire du Groupe de travail fédéral-provincial-territorial sur les véhicules zéro émission.
- Nous avons organisé un atelier multidimensionnel pour les intervenants du secteur maritime afin de discuter des possibilités, des défis, des obstacles et des solutions pour réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur marin.
- Nous avons poursuivi l'élaboration du [plan directeur sur les carburants d'aviation durables](#) par l'intermédiaire du Groupe de travail sur l'aviation durable et d'ateliers avec des intervenants de l'industrie afin d'identifier les enjeux clés et les opportunités pour établir un marché viable du carburant d'aviation durable au Canada pouvant atteindre l'objectif ambitieux d'utiliser 10 % de carburant d'aviation durable d'ici 2030.
- Nous avons continué à participer aux groupes de travail techniques sur l'environnement de l'OACI, en particulier en réalisant des progrès vers l'objectif à long terme du secteur, à savoir atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. Nous avons également organisé plusieurs sessions de renforcement des capacités pour un total de 7 États membres de l'OACI.
- Nous avons continué de travailler avec l'Association des chemins de fer du Canada dans le cadre du protocole d'entente 2023-2030, y compris la publication du [Rapport de surveillance des émissions des locomotives de 2022](#).

Promouvoir la technologie pour réduire les émissions

- En 2024-2025, Transports Canada a poursuivi le [programme écoTECHNOLOGIE pour véhicules](#) (éTV). Le programme met à l'essai et évalue la performance en matière de sécurité et d'environnement des technologies de pointe des véhicules. Il fournit des renseignements techniques spécialisés aux autres ministères, aux intervenants et au public.
- Depuis la première année du plan de travail 2024-2027 actuel, l'équipe a :
 - élaboré 24 projets dans le cadre de consultations bilatérales avec des groupes de réglementation, de politiques et d'essai avec le gouvernement fédéral et lancé 21 de ces projets;
 - investi environ 3 millions de dollars pour la mise à l'essai et l'évaluation des technologies émergentes des véhicules, à l'aide de sources telles que :
 - la délégation initiale du budget du programme écoTECHNOLOGIE pour véhicules;
 - le Fonds d'innovation de Transports Canada;
 - des contributions d'autres ministères.
- Nous avons publié 21 revues à comité de lecture, des comptes rendus de conférences et articles techniques sur des sujets tels que :
 - les systèmes avancés d'aide à la conduite;
 - les émissions de gaz à effet de serre du cycle de vie des véhicules électriques;
 - la performance aérodynamique dans des conditions de circulation réelles;
 - le rendement à basse température des véhicules zéro émission.
- Nous nous sommes engagés à faire progresser les essais de systèmes de propulsion à zéro émission et de carburants à faible teneur en carbone pour les bâtiments canadiens. Dans le cadre de cet engagement, nous avons lancé un projet de démonstration pour tester un système de propulsion zéro émission électrique à batterie/hybride éolien à bord d'un grand voilier.
- En 2024-2025, nous avons contribué à l'élaboration de codes, de normes et de pratiques exemplaires pour l'hydrogène ferroviaire au Canada en collaboration avec le Conseil national de recherches du Canada (CNRC). Nous avons évalué les risques, les stratégies d'atténuation et les normes applicables afin de créer un cadre de gestion des risques et des directives de sécurité initiales pour les locomotives à hydrogène et à batterie.
- En 2024-2025, nous avons collaboré avec le CNRC à un projet portant sur la performance des moteurs d'avions entièrement électriques. Nous visons à améliorer la durabilité de l'aviation et à réduire les émissions de CO₂ grâce à des avions électriques et hybrides-électriques, au carburant d'aviation durable et à d'autres nouvelles technologies.

Appuyer le passage aux véhicules zéro émission

- En 2024-2025, Transports Canada a travaillé à accroître l'utilisation et la mise en œuvre des véhicules électriques (VE) par l'intermédiaire du [Conseil des véhicules zéro émission du Canada](#) et de ses groupes de travail. Nous nous sommes concentrés sur l'abordabilité, la recharge et le ravitaillement, la sensibilisation des consommateurs, la confiance de l'industrie et les obstacles et capacités liés à



l'infrastructure et au réseau. Le Conseil a également publié son premier rapport de progrès en octobre 2024, qui met en avant les recherches, études, projets et initiatives qui soutiennent la transition vers l'adoption de véhicules zéro émission.

- Nous avons continué de travailler par l'intermédiaire du Groupe de travail fédéral-provincial-territorial sur les véhicules zéro émission afin d'échanger de l'information sur l'élaboration et la mise en œuvre de mesures relatives aux véhicules électriques. Nous voulons nous assurer que les politiques de toutes les administrations s'harmonisent et se complètent.
 - Le Programme iVZE et d'autres mesures fédérales, provinciales et territoriales ont aidé le Canada à atteindre une nouvelle part de marché des VE légers de 15,4 % en 2024, contre 3,1 % lors du lancement du programme en 2019.
 - Ensemble, ces véhicules devraient réduire de plus de 1,9 mégatonne les GES par année et plus de 23 mégatonnes au cours de leur durée de vie.
 - Le Programme iVZE a été interrompu le 12 janvier 2025, après que les fonds ont été entièrement utilisés en raison d'une demande plus élevée que prévu. Il s'est officiellement terminé le 31 mars 2025. Nous explorons des moyens de continuer à aborder l'abordabilité des VE.
- En date du 31 mars 2025, le Programme d'incitatifs pour les véhicules zéro émission (iVZE) a encouragé l'achat ou la location de près de 560 000 VE sur 6 ans.
- En date du 31 mars 2025, le Programme d'incitatifs pour les véhicules moyens et lourds zéro émission (iVMLZE) a encouragé les entreprises et les organisations canadiennes à acheter plus de 6 500 VMLZE.

Promouvoir le camionnage zéro émission

- Nous avons établi des partenariats avec l'industrie, les organismes de réglementation provinciaux, les premiers intervenants et les universitaires pour faire progresser les solutions de camionnage zéro émission. Nous avons soutenu des essais en conditions réelles dans la région de Montréal dans le cadre du [Programme de camionnage à zéro émission](#).
- En 2024-2025, le Programme de camionnage à zéro émission de Transports Canada a continué de collaborer avec les provinces, les municipalités, les ports et les organismes de normalisation de partout au Canada pour se préparer plus rapidement aux technologies de camionnage zéro émission.
- Les initiatives clés sont :
 - trois déploiements de camionnage zéro émission en Alberta, en Colombie-Britannique et au Québec;
 - la collecte de données réelles sur le rendement, la fiabilité et les coûts d'exploitation des technologies de batteries électriques et de piles à combustible à hydrogène dans les opérations de transport de marchandises au Canada;
 - ils servent également de moyen d'engager les principales parties prenantes dans les déploiements initiaux de transport routier propre et de partager des connaissances (par exemple, performance, coût, efficacité, exigences en matière de facturation), avec les parties prenantes du secteur
 - un accord de contribution avec le gouvernement de l'Alberta pour élaborer un guide sur les stations de ravitaillement en hydrogène qui décrit les étapes réglementaires, les exigences techniques et les pratiques exemplaires pour établir des stations d'hydrogène sûres et efficaces;

- Nous nous sommes efforcés de combler les principales lacunes dans les connaissances afin de soutenir l’adoption sécuritaire des technologies de véhicules lourds à zéro émission. Ce travail comprend :
 - une campagne d’essais visant à évaluer les profils sonores des véhicules électriques moyens et lourds et à les comparer aux exigences sonores minimales des véhicules électriques légers;
 - la collaboration avec Ressources naturelles Canada pour analyser les données de l’Institut américain de recherche sur les transports afin de :
 - déterminer les itinéraires de camionnage canadiens à fort volume;
 - déterminer les exigences en matière de technologie des véhicules zéro émission adaptées au Canada;
 - évaluer les emplacements potentiels pour l’infrastructure de recharge et de ravitaillement;
 - lancer un défi de Solutions innovatrices Canada (SIC) pour développer une remorque aérodynamique de prochaine génération.
- Nous avons fait progresser le Plan d’action du Canada en lançant des essais pour le camionnage zéro émission et en faisant la promotion des mandats de vente.

Résultat 5 - Les milieux marins et océaniques canadiens sont protégés contre les répercussions du transport maritime

Résultats obtenus

Mettre en œuvre le Plan de protection des océans

En 2024-2025, Transports Canada a poursuivi la mise en œuvre du [Plan de protection des océans](#) du Canada. Le plan met l’accent sur :

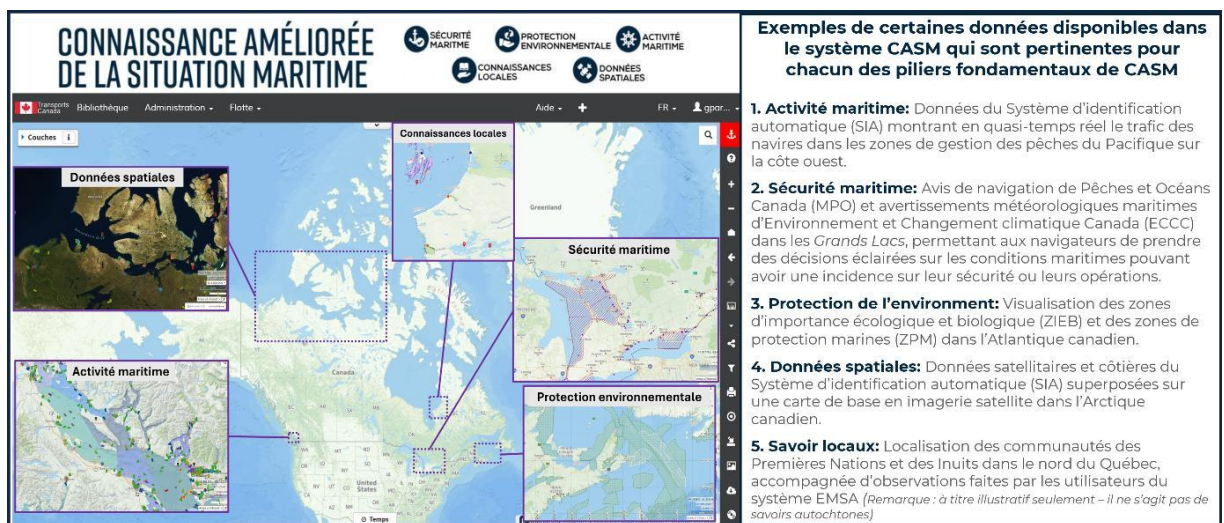
- améliorer la sécurité maritime;
- protéger et restaurer les écosystèmes;
- renforcer la base de données probantes à l’appui de la prise de décisions en matière de politiques maritimes;
- promouvoir les partenariats avec les Autochtones et mobiliser les Canadiens.

Améliorer la sécurité maritime

- Des modifications au [Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires et les avis](#) ont été annoncées. Ces modifications sont maintenant en vigueur et augmentent la sanction pécuniaire maximale de 25 000 \$ par infraction à 250 000 \$, afin de renforcer et d’élargir la [boîte à outils d’application de la loi](#) de Transports Canada pour favoriser la conformité.
- Amendements proposés au [Règlement sur l’intervention environnementale](#) ont été prépubliés dans la Gazette du Canada, Partie I, en juin 2024 pour solliciter les commentaires du public. Les modifications s’appliquent aux organismes d’intervention certifiés par Transports Canada et aux exploitants d’installations de manutention d’hydrocarbures. Ils renforceront la préparation aux déversements d’hydrocarbures provenant de navires, atténueront les répercussions potentielles sur le milieu marin et les collectivités, et aideront à soutenir le transport maritime respectueux de l’environnement au pays et à l’étranger dans les eaux canadiennes.
- En mars, nous avons [annoncé un investissement pouvant atteindre 57,8 millions de dollars](#) pour 15 projets dans le cadre de l’Initiative sur l’équipement de sécurité et l’infrastructure maritime de base dans les collectivités du Nord afin d’agrandir les installations de stockage et d’améliorer

l'infrastructure de transport maritime et de réapprovisionnement en hydrocarbures dans un maximum de 47 collectivités du Nord. À ce jour, quatre projets de la SEBMINC ont été achevés, améliorant la sécurité lors du réapprovisionnement en biens essentiels et l'efficacité des activités de transport maritime pour 11 communautés nordiques. Par exemple, un projet réalisé à Tulita a permis d'améliorer l'infrastructure du pipeline pétrolier qui améliore la sécurité et réduit les risques environnementaux pour cette collectivité pendant le ravitaillement en carburant. Ces projets soutiennent la création d'emplois locaux, le renforcement des chaînes d'approvisionnement, l'amélioration de la sécurité maritime et la réduction des risques environnementaux.

- En 2024-2025 le programme a poursuivi ses activités de surveillance dans l'Arctique, réalisant 466 heures de surveillance et inspectant 1 075 navires pour s'assurer de leur conformité à la réglementation.
- En 2024-2025, nous avons révisé le [Plan d'urgence national sur les lieux de refuge](#). Le plan est une ligne directrice pour aider les autorités à décider d'un lieu de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance, y compris les rôles et responsabilités des ministères fédéraux, et des annexes régionales spécifiques adaptées aux besoins régionaux uniques.
- Nous avons continué d'élaborer le système [de sensibilisation accrue aux activités maritimes](#). Cela fournira aux utilisateurs des données en temps quasi réel et historiques sur le trafic maritime, les conditions météorologiques et climatiques, ainsi que d'autres renseignements sur l'environnement marin, comme les événements de pollution potentiels.



Capture d'écran de l'interface de la plateforme de sensibilisation accrue aux activités maritimes (SAAM), avec des exemples de couches de données et des descriptions correspondantes des principaux piliers de la SAAM.

- En décembre 2024, une demande de proposition a été publiée pour obtenir une nouvelle solution SaaS basée sur le web pour le système d'information géographique (SIG) du programme EMSA, avec la clôture de la demande de proposition en février 2025.
- Un total de 69 communautés autochtones à travers le Canada bénéficient et contribuent au système AESM. Au cours de la dernière année, l'AESM a signé 13 accords de contribution avec ses 13 communautés partenaires autochtones pour soutenir la collaboration et faire progresser le développement du système.

Protéger et restaurer les écosystèmes

- En 2024-25, Transports Canada a initié une évaluation des effets cumulatifs du transport maritime dans la région sud-ouest des Grands Lacs. Cette évaluation sera entreprise en collaboration avec les Premières Nations participantes, favorisant la collaboration avec les peuples autochtones tout en améliorant les connaissances du Canada sur les impacts du transport maritime et sur la meilleure façon d'atténuer ses effets.
- Transports Canada a terminé l'évaluation des risques de déversement d'hydrocarbures soulevés par les membres de la collectivité à Cambridge Bay, au Nunavut, et a élaboré des recommandations pour des mesures de gestion en collaboration avec le Comité de sécurité des voies navigables de l'île Victoria. Plusieurs recommandations ont été mises en œuvre, et d'autres ont été transmises aux autorités compétentes pour examen. Ce travail appuie l'engagement continu du Ministère à l'égard de la sécurité maritime et de la protection environnementale dans l'Arctique, tout en favorisant les partenariats avec les collectivités locales et les organisations autochtones.

Partenariats avec les Autochtones et engagement des Canadiens

- En février 2025, [Transports Canada a annoncé un financement de 16 millions de dollars](#) pour soutenir 34 communautés et organisations autochtones dans le cadre du Programme d'engagement et de partenariat avec les communautés locales autochtones afin d'embaucher des coordonnateurs maritimes. Ce programme soutient les collectivités des Premières nations, des Métis et des Inuits en améliorant leur capacité à participer de façon significative aux programmes de protection des océans. Ces partenariats permettront d'intégrer les connaissances autochtones à la sécurité maritime et à la protection de l'environnement, et appuieront la gestion collaborative des côtes et des voies navigables.
- Transports Canada a entrepris une vaste consultation auprès des peuples autochtones et des intervenants de toutes les régions côtières sur la réglementation future proposée afin d'améliorer la gestion des urgences maritimes et la préparation aux déversements de substances nocives et potentiellement dangereuses provenant des navires, au-delà du pétrole. En plus des discussions avec plus de 50 organisations autochtones et plus de 30 intervenants (industrie maritime, organisations professionnelles et intervenants), Transports Canada a également publié un [document de travail](#) pour solliciter des commentaires et des suggestions (d'octobre 2024 au 31 janvier 2025).
- Transports Canada a lancé deux nouvelles initiatives visant à renforcer la collaboration avec les peuples autochtones pour améliorer la sécurité maritime et la protection de l'environnement :
 - L'initiative de la Table ronde sur la réglementation vise à renforcer l'élaboration des règlements en mobilisant et en incluant les conseils et commentaires autochtones sur le règlement de Transports Canada sur la sécurité maritime et la protection de l'environnement. Ce processus a été conçu en collaboration avec plus de 70 organisations autochtones de toutes les côtes. L'initiative de la Table ronde sur la réglementation a permis de créer des tables dans toutes les régions côtières, et d'autres organisations autochtones continuent d'y participer.
 - L'initiative du cadre de gouvernance collaborative vise à élaborer une politique nationale pour faire progresser les partenariats et la collaboration avec les peuples autochtones afin de renforcer la sécurité maritime et la protection de l'environnement. En 2024-2025, Transports Canada a rencontré plus de 75 organisations autochtones

dans toutes les zones côtières pour partager des objectifs et mieux comprendre les intérêts des peuples autochtones côtiers.

- Le [Programme de formation dans le domaine maritime de Transport Canada](#) continue d'offrir davantage d'occasions aux groupes sous-représentés, comme les femmes, les peuples autochtones et les résidents du Nord, d'entrer dans l'industrie maritime. En 2024, Transports Canada a accordé un financement à une nouvelle institution de formation maritime, le Western Arctic Marine Training Consortium, qui a formé sa première cohorte d'étudiants en avril 2024. Au cours de la dernière année seulement, 211 étudiants issus de groupes sous-représentés ont été diplômés de divers programmes de formation maritime à travers le pays et, depuis 2018, plus de 1713 étudiants ont été diplômés de ces programmes, dont plus de 724 ont déjà trouvé un emploi dans l'industrie maritime.
- Transports Canada collabore activement avec les Inuits dans le cadre d'initiatives maritimes par l'entremise du groupe de travail du Comité de partenariat entre les Inuits et la Couronne sur les questions internationales concernant les Inuits, et de la table bilatérale TC-Inuit Nunangat. En 2024-2025, nous avons collaboré à la mise en œuvre de l'interdiction des fiouls lourds dans l'Arctique et à l'avancement de la zone de contrôle des émissions arctiques, y compris les travaux sur l'atténuation des coûts.
- Grâce aux campagnes de sensibilisation régulières « causeries au coin du feu » du Ministère et au centre d'apprentissage autochtone amélioré, nous avons continué de sensibiliser le personnel à l'histoire, à la culture et aux expériences autochtones.

Protéger les baleines dans les eaux canadiennes

- En 2024-2025, Transports Canada a continué de prendre des mesures pour protéger l'épaulard résident du Sud et la baleine noire de l'Atlantique Nord. Pour les deux espèces en danger, nous avons mis en œuvre, appliqué et surveillé le respect des arrêtés d'urgence qui limitent la vitesse des navires et limitent l'accès des navires pour protéger les baleines en danger dans leurs habitats principaux. Nous avons également continué de consulter les intervenants et les peuples autochtones, sur les mesures de protection des baleines.
- Pour soutenir le rétablissement et la protection des épaulards résidents du sud et réduire le bruit sous-marin causé par les navires, nous avons:
 - supporté la recherche du [programme Amélioration de l'observation et de l'habitat des cétacés \(ECHO\)](#) de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser (APVF) qui a atteint un taux de participation de plus de 86 % dans le cadre de trois initiatives volontaires, ce qui se traduit par plus de 5 800 transits de navires plus lents ou plus éloignés dans les principales zones d'alimentation de l'habitat essentiel des épaulards résidents du sud.
 - collaboré avec des partenaires industriels, l'APVF et le département des Pêches et Océans Canada (MPO), et nous avons signé un nouvel accord de conservation des SRKW (2024-2029) d'une durée de cinq ans, conformément à l'article 11 de la LEP, démontrant ainsi notre engagement commun à soutenir le programme ECHO et ses initiatives.
 - avons intégré la détection de mammifères marins provenant de la station d'écoute sous-marine du passage Boundary dans la mer au système d'alerte de signalement de baleines afin de permettre la transmission en temps réel d'informations sur les baleines se trouvant à proximité des voies de navigation et d'alerter automatiquement les marins.

- publié une étude de modélisation des contributeurs au bruit océanique par type de navire dans les régions et les gammes de fréquences sonores importantes pour l'épaulard résident du sud;
- avancé la recherche, le développement et la démonstration de solutions pour réduire le bruit sous-marin des petits navires;
- publié le premier d'une série d'articles thématiques sur les résultats de recherche de notre Initiative pour des navires silencieux;
- fourni un appui en nature au Secrétariat de l'OMI pour appuyer les présentations dans le cadre de la phase d'acquisition d'expérience de trois ans pour les [Directives visant à réduire le bruit sous-marin produit par les navires de commerce pour atténuer leurs incidences néfastes sur la faune marine](#) (approuvées en 2023);
- Pour soutenir la protection de la baleine noire de l'Atlantique Nord et réduire les menaces liées au trafic maritime, nous avons :
 - déployé trois planeurs acoustiques sous-marins et effectué des inspections aériennes pour surveiller les zones de navigation dynamiques dans le golfe du Saint-Laurent pour détecter la présence de baleines noires de l'Atlantique Nord en voie de disparition;
 - émis des restrictions obligatoires de vitesse aux navigateurs au moyen d'un avertissement de navigation lorsque des baleines noires de l'Atlantique Nord étaient aperçues dans les zones d'expédition dynamiques;
 - mis en œuvre des mesures pour protéger les baleines et leurs habitats, notamment :
 - restrictions obligatoires de la vitesse et de la navigation dans certaines zones;
 - réductions volontaires de la vitesse pour certaines zones et à certains moments;
 - zones d'exclusion avec exemptions limitées dans certaines zones.

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

- En 2024-2025, Transports Canada a continué de collaborer avec ses partenaires fédéraux, incluant Pêches et Océans Canada, Parcs Canada et Environnement et Changement climatique Canada pour établir de nouvelles aires marines protégées (APM), incluant les aires de Sarvarjuaq et de Qikiqtait. Ces deux APM ajoutent 2.02 % à l'objectif de conservation marine du Canada. Cela représente 6 % du total national. Nous avons continué de fournir des directives sur l'atténuation des risques liés aux activités de transport maritime dans toutes les APM du Canada.
- Nous avons continué d'appliquer le [Règlement sur l'eau de ballast](#) sur tous les navires battant pavillon canadien partout dans le monde et sur tous les navires battant pavillon étranger exploités dans les eaux canadiennes.
- Nous avons travaillé pour en savoir plus sur les sources de déchets plastiques marins provenant du transport maritime. Nous avons collaboré avec Environnement et Changement climatique Canada à des études scientifiques visant à comprendre l'accumulation de microplastiques à partir des revêtements de coque des navires.
- Nous avons effectué une étude sur les déchets portuaires dans les ports canadiens afin d'évaluer la capacité et les pratiques de gestion des déchets.
- En 2024-2025, nous avons terminé l'examen législatif de la [Loi sur les eaux navigables canadiennes](#). Cela a donné lieu au rapport [Dresser un tableau des progrès réalisés à l'égard du droit public de naviguer au Canada : Le rapport et les recommandations de l'examen législatif 2024 sur la Loi sur les eaux navigables canadiennes](#). Il a été déposé par la ministre au Parlement le 19 septembre 2024.

- Nous avons continué d'élaborer le nouveau [Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires](#) afin d'améliorer la conformité à la *Loi sur les eaux navigables canadiennes*. Nous avons également continué d'améliorer nos processus et nos outils de réglementation et de délivrance de permis conformément à la [Directive du Cabinet sur l'efficacité de la réglementation et de la délivrance de permis pour les projets de croissance propre](#), qui est entrée en vigueur en juillet 2024.
- Notre [Initiative sur l'équipement de sécurité et l'infrastructure maritime de base dans les collectivités nordiques](#) a permis de terminer le projet de [Restauration du port de Hay River](#) dans les Territoires du Nord-Ouest. Cela a permis d'éliminer l'excès de sédiments dans deux zones importantes du port de Hay River pour une navigation plus sécuritaire.

Réaliser des progrès dans le corridor maritime vert

- En 2024-2025, Transports Canada a donné suite au [Programme de corridors maritimes verts](#) qui a été lancé le 1^{er} décembre 2023. Le programme vise à financer des projets qui aident à établir des corridors maritimes écologiques et à décarboner le secteur maritime le long des Grands Lacs, de la voie maritime du Saint-Laurent ainsi que des côtes Est et Ouest du Canada.
- Nous avons annoncé le financement de 12 projets dans le cadre du volet Ports propres du programme. Ces projets sont situés le long des Grands Lacs, de la voie maritime du Saint-Laurent et des côtes Est et Ouest du Canada. Des investissements sont faits dans des opérations portuaires vertes telles que :
 - alimentation à quai commercialement disponible;
 - électrification des équipements portuaires;
 - recharge des navires et infrastructures pour les carburants propres;
 - programmes incitatifs visant à attirer des navires propres.
- Nous avons également annoncé le financement de 14 projets dans le cadre du volet Démonstration de navires non polluants du programme. Les projets visent à faire progresser les connaissances et la capacité de l'industrie maritime nationale à faire la transition de leurs navires vers une technologie à faibles émissions de carbone et zéro émission et des carburants marins, y compris les voiles éoliennes, la batterie électrique, le biocarburant et d'autres technologies.

Aborder les problèmes liés aux navires

- L'initiative de la Stratégie globale pour les bâtiments préoccupants a continué à fournir du financement pour traiter le problème des bâtiments abandonnés et négligés dans les voies navigables canadiennes.
- En 2024-2025, nous avons continué de préserver et de restaurer les écosystèmes marins en prenant des mesures pour gérer les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux. Cela comprend notamment :
 - la poursuite de la mise en œuvre et de l'application de la [Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux](#);
 - gestion de plus de 500 dossiers sur des navires problématiques
 - soutenir l'élimination de 138 bâtiments au moyen du Programme de protection de la navigation et de 10 bâtiments par



- l'intermédiaire du [Programme de bateaux abandonnés](#) en 2024-2025;
- travailler à l'élaboration d'un règlement pour un fonds pour l'assainissement des bâtiments afin de renforcer la responsabilité des propriétaires.
- Le Programme de bateaux abandonnés a aidé les communautés autochtones à diriger des projets d'enlèvement et de traitement des épaves et des bâtiments abandonnés ou dangereux.

Gestion des eaux de ballast, des rejets des navires et d'autres menaces pour les milieux marins

En 2024-2025, Transports Canada a poursuivi ses travaux approfondis sur les mesures visant à prévenir et à atténuer les impacts de la pollution et de l'encrassement biologique des eaux de ballast et des rejets des navires en milieu marin. Les initiatives clés comprennent :

- l'application du *Règlement sur l'eau de ballast* pour les navires exploités dans les eaux canadiennes;
- appuyer le Programme d'innovation en matière d'eau de ballast, qui finance la recherche menée par l'industrie pour optimiser les systèmes de traitement des eaux de ballast dans la région des Grands Lacs et du Saint-Laurent;
- la collaboration à l'élaboration de modifications à la Convention internationale pour la gestion des eaux de ballast de l'OMI;
- la collaboration avec l'Environmental Protection Agency des États-Unis à l'élaboration de ses normes *Vessel Incidental Discharge National Standards of Performance* de 2024 (normes nationales de rendement relatives aux rejets accidentels des navires)
 - cela comprend les exigences pour les futurs navires des Grands Lacs, ce qui constitue un pas vers une plus grande compatibilité avec le système canadien;
- des consultations, y compris auprès des groupes autochtones, sur les mises à jour du [Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux](#)
 - les modifications intègrent l'interdiction de l'OMI d'utiliser du mazout lourd dans l'Arctique, qui est entrée en vigueur en juillet 2024.
- le renouvellement des mesures environnementales renforcées pour les rejets des navires de croisière en juin 2024
 - ces mesures sont exécutoires en vertu de la [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#);
- la collaboration avec Pêches et Océans Canada à des études scientifiques pour mieux comprendre les risques d'encrassement biologique pour les écosystèmes aquatiques canadiens;
- la démonstration des systèmes de nettoyage et de captage des navires dans l'eau respectueux de l'environnement;
- la progression des travaux à l'OMI pour lutter contre l'encrassement biologique des navires, notamment :
 - finaliser les *lignes directrices sur le nettoyage dans l'eau de l'encrassement biologique des navires*;
 - lancer un nouveau processus pour commencer l'élaboration d'un cadre juridiquement contraignant sur l'encrassement biologique des navires;
- la participation et la contribution au 3^e Forum-exposition de recherche et développement des partenariats GloFouling qui s'est tenu en République de Corée.

Encourager la participation des peuples autochtones aux initiatives en matière de sécurité des transports et d'environnement

- En 2024-2025, Transports Canada a annoncé le financement de 10 projets dans le cadre du Programme pour améliorer la mobilisation en matière de sécurité ferroviaire. Les projets aident les communautés autochtones et locales à :
 - élaborer des campagnes de sensibilisation à la sécurité ferroviaire et des ressources éducatives;
 - effectuer des évaluations et des études sur les risques ferroviaires au sein des communautés (comme la surveillance de la qualité de l'air);
 - consulter les membres des communautés pour élaborer des plans de sécurité ferroviaire;
 - collaborer avec Transports Canada afin d'améliorer les pratiques de sécurité ferroviaire.
- Nous avons financé six projets dans le cadre de l'Initiative relative à l'équipement et à la formation en matière de sécurité maritime afin d'aider quatre communautés autochtones à améliorer la sécurité des navires autochtones actifs le long de la voie de transport maritime du projet d'agrandissement du réseau Trans Mountain. Cela a permis de financer l'équipement de sécurité maritime de 93 navires, l'équipement de sécurité maritime personnel pour 170 membres de la collectivité et la formation en matière de sécurité maritime pour 46 personnes.
- Nous avons accordé 251 subventions dans le cadre du Programme de financement de la participation communautaire à 72 communautés et organisations autochtones et locales. Les subventions ont soutenu la mobilisation liée au Plan de protection des océans. Le financement a permis aux bénéficiaires de contribuer à l'avancement des priorités maritimes du Canada, notamment :
 - l'évaluation des effets cumulatifs du transport maritime;
 - l'échantillonnage environnemental de base des lieux de refuge potentiels;
 - l'élaboration d'un cadre de gouvernance collaboratif pour renforcer la sécurité maritime et la protection de l'environnement
- Nous avons également accordé 13 subventions dans le cadre du Programme de financement de la participation communautaire à six communautés et organisations autochtones pour appuyer leur participation à l'Initiative du train à grande vitesse. Le financement a permis aux bénéficiaires de recueillir et de fournir des commentaires de la communauté sur l'élaboration de l'initiative, notamment :
 - les politiques d'engagement proposées;
 - le processus de demande de propositions;
 - participation aux activités de planification telles que les études environnementales et sur le terrain.



Résultat 6 - Un réseau de transport qui appuie l'innovation

Résultats obtenus

Modernisation de la réglementation et la responsabilisation du réseau de transport

- [Le projet de loi C-52, Loi sur l'amélioration de la transparence et de la responsabilité dans le système de transport](#), a été déposé à la Chambre des communes le 20 juin 2023. Cependant, il est mort au Feuilleton après la prorogation du Parlement le 6 janvier 2025.
- En 2024-2025, Transports Canada a travaillé avec d'autres ministères pour poursuivre l'élaboration de la plateforme réglementaire. Elle devrait être lancée en 2025. La plateforme réglementaire est alimentée par l'apprentissage automatique (IA). Elle aidera les organismes de réglementation (y compris Transports Canada) à analyser les cadres réglementaires complexes et le fardeau réglementaire des différents secteurs de l'industrie.

Soutenir l'innovation dans les réseaux de transport maritime

- Transports Canada a travaillé à l'élaboration de nouvelles mesures de rendement basées sur le trafic maritime en temps opportun et le système d'identification automatique. Nous avons également continué d'élaborer des tableaux de bord pour rendre compte du volume et du rendement du secteur maritime au Canada. Ils seront publiés en 2025-2026.
- Nous avons contribué à l'[économie bleue : Examen réglementaire ciblé – Feuille de route réglementaire](#) publiée en juin 2024. Cela comprenait trois initiatives liées aux petits bâtiments de surface autonomes (PBSA). Ces initiatives nous guideront dans l'exploration d'options réglementaires pour résoudre les problèmes soulevés par les intervenants en matière d'intégration de cette nouvelle technologie de manière bénéfique, efficace et sûre.

Promouvoir des infrastructures et des opérations portuaires durables

- [Le projet de loi C-33, Loi visant à renforcer le réseau portuaire et la sécurité ferroviaire au Canada](#) a été déposé à la Chambre des communes le 17 novembre 2023. Le projet de loi est passé à l'étape du rapport à la Chambre des communes. Cependant, il est mort au Feuilleton après la prorogation du Parlement le 6 janvier 2025.
- Transports Canada a continué de travailler à la modernisation du système de gouvernance portuaire du Canada. Nous visons à optimiser le rôle actuel et futur des administrations portuaires canadiennes dans le réseau de transport en tant qu'actifs novateurs qui appuient la croissance et le commerce inclusifs.

Développement de technologies novatrices pour la sécurité ferroviaire et des véhicules

- En 2024-2025, Transports Canada a travaillé avec l'industrie, le milieu universitaire et des organismes de recherche pour faire progresser l'innovation en matière de sécurité ferroviaire et des véhicules.
- Les initiatives clés sont :
 - l'exécution des premiers essais au Canada d'un système de frein de stationnement automatique en réponse aux recommandations du Bureau de la sécurité des transports;
 - une étude avec le Conseil consultatif sur la recherche ferroviaire sur la technologie du portail d'inspection automatisée pour évaluer les moyens d'améliorer la détection des défauts et d'accélérer l'état de préparation réglementaire;
 - l'élaboration, en collaboration avec le CNRC, d'un wagon de démonstration de technologie d'inspection des voies afin de permettre aux développeurs de technologies

- canadiens de mettre à l'essai les innovations en matière d'inspection des voies avec les chemins de fer et les organismes de réglementation canadiens;
- des projets visant à évaluer des systèmes avancés d'aide à la conduite, notamment :
 - des recherches approfondies sur l'évitement des collisions;
 - l'analyse comparative et les essais de performance sur les routes publiques et les pistes d'essai.
- Des études menées au [Centre d'essai pour véhicules automobiles de Transports Canada](#) ont examiné des technologies telles que :
 - le freinage d'urgence automatique;
 - l'évitement des piétons;
 - les systèmes de maintien de la voie;
 - les essais de motocyclettes;
 - les avertissements d'angle mort du conducteur;
 - les risques associés aux véhicules commerciaux et aux piétons;
 - la sécurité en cas d'accident pour les femmes.
- Nous avons également commencé à construire un nouveau [laboratoire de recherche sur la sécurité des véhicules commerciaux](#) à notre Centre d'essais pour véhicules automobiles. Cela améliorera la capacité de TC à mettre à l'essai des véhicules plus grands, y compris des autobus électriques et des camions zéro émission

Soutenir l'innovation en matière de cybersécurité des véhicules et des navires

- Nous avons poursuivi la mise en œuvre de l'initiative de promotion de la connectivité et l'automatisation du système de transport afin d'améliorer la cybersécurité des véhicules grâce à la mise à l'essai et à l'intégration de véhicules connectés et automatisés. Dans le cadre de cet effort, nous avons :
 - élaboré des outils spécialisés, du matériel d'orientation et des programmes de formation ciblés pour aider les administrations de transport à intégrer en toute sécurité les nouvelles technologies et des niveaux plus élevés de connectivité et d'automatisation dans leurs systèmes de transport;
 - élaboré un exemple d'architecture de système de transport intelligent régional pour aider les administrations de transport à élaborer et à mettre en œuvre leurs propres systèmes régionaux;
 - organisé cinq séances de la communauté de pratique sur la cybersécurité des systèmes de transport intelligents pour appuyer l'échange d'information sur la cybersécurité et la collaboration entre les administrations de transport aux niveaux municipal et provincial et territorial.

Ressources nécessaires pour obtenir les résultats prévus

Tableau 8 : Aperçu des ressources requises pour un réseau de transport écologique et novateur

Le tableau 8 fournit un résumé des dépenses prévues et réelles et des équivalents temps plein (ETP) requis pour obtenir ces résultats.

Ressources	Prévues	Réelles
Dépenses	1 004 235 774 \$	1 499 450 072 \$

Ressources	Prévues	Réelles
Équivalents temps plein	1 052	917

[La section Finances de l'infographie de Transports Canada dans l'InfoBase du GC](#) et la [section Personnel de l'infographie de Transports Canada dans l'InfoBase du GC](#) présente des renseignements exhaustifs sur les ressources financières et humaines en ce qui concerne son répertoire des programmes.

Priorités gouvernementales connexes

La présente section fait état des priorités gouvernementales qui correspondent à cette responsabilité essentielle.

Analyse comparative entre les sexes Plus

- En 2024-2025, Transports Canada a continué de tenir compte des connaissances de l'ACS Plus pour améliorer la conception des projets et élaborer des mesures d'atténuation lors de l'élaboration d'initiatives de transport écologiques et novatrices.
- Les relations autochtones de TC a continué d'organiser des événements mettant en vedette des conférencières et des Autochtones et de mettre en commun des ressources autochtones dans l'ensemble du Ministère. À l'automne 2024, le Centre de mobilisation et de consultation de TC (TC-ECH), la base de données ministérielle pour le suivi des activités de mobilisation et de consultation, a été lancé. Ce système nous aide à mieux suivre les données sur les activités de mobilisation et de consultation et les domaines de collaboration avec les communautés, les gouvernements et les organisations autochtones, y compris les organismes de défense des femmes autochtones.
- Le Programme de formation dans le domaine maritime a continué d'aider à réduire les obstacles et à créer des possibilités d'emploi pour les groupes sous-représentés dans l'industrie maritime. Au cours de la dernière année, plus de 200 étudiants issus de groupes sous-représentés (y compris les femmes, les peuples autochtones et les habitantes et habitants du Nord) ont obtenu leur diplôme dans divers programmes de formation maritime partout au pays.
- Le programme de résistance à l'impact de Transports Canada a mené des recherches de pointe à l'échelle mondiale pour améliorer la protection des femmes et des enfants dans les voitures.

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

[ODD 9 – Industrie, Innovation et Infrastructure](#)

[Objectif 9.4](#)

- a fourni des investissements dans des opérations portuaires vertes telles que l'alimentation à quai commercialement disponible, l'électrification des équipements portuaires, la recharge des navires et les infrastructures pour les carburants propres;
- a collaboré avec Ressources naturelles Canada pour déterminer les exigences en matière de technologie des véhicules zéro émission adaptées au contexte canadien

[ODD 11 – Des villes et des communautés durables](#)

[Objectif 11.2](#)

- a appuyé l'élaboration et la mise en œuvre de la norme sur la disponibilité des véhicules électriques;

- a offert des incitatifs pour plus de 6 500 véhicules moyens et lourds zéro émission dans le cadre du Programme d'incitatifs pour les véhicules moyens et lourds zéro émission (iVMLZE)

ODD 12 – Consommation et production durables

Objectif 12.4

- a collaboré à l'élaboration des modifications à la *Convention internationale pour la gestion des eaux de ballast* de l'Organisation maritime internationale (OMI);
- finalisation des *lignes directrices sur le nettoyage dans l'eau de l'encrassement biologique des navires* à l'OMI

ODD 13 – Mesures pour lutter contre les changements climatiques

Objectif 13.2

- a poursuivi la mise en œuvre du [Plan d'action pour un transport routier propre](#)
- a collaboré avec le CNRC à un projet portant sur la performance des moteurs d'aéronefs entièrement électriques

ODD 14 – Vie aquatique

Objectif 14.1

- l'application du *Règlement sur l'eau de ballast* pour les navires exploités dans les eaux canadiennes;
- a entrepris des études scientifiques pour comprendre l'accumulation de microplastiques dans les revêtements de la coque des navires

Objectif 14.5

- a mis en œuvre une gamme de mesures pour protéger les baleines et leurs habitats, y compris des restrictions obligatoires de vitesse et de navigation dans certaines zones, des réductions volontaires de vitesse dans certaines zones et pour certaines heures, et des zones d'exclusion avec des exemptions limitées dans certaines zones

Vous trouverez de plus amples renseignements sur l'apport de Transports Canada au Plan de mise en œuvre fédéral du Canada pour le Programme 2030 et à la Stratégie fédérale de développement durable dans notre [stratégie ministérielle de développement durable](#).

Répertoire des programmes

Un réseau de transport écologique et novateur est appuyé par les programmes suivants :

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

Vous trouverez de plus amples renseignements sur le répertoire des programmes pour un réseau de transport sûr et sécuritaire sur la [page Résultats dans l'InfoBase du GC](#).

Responsabilité essentielle 3 : Un réseau de transport efficace

Dans la présente section

- [Description](#)
- [Répercussions sur la qualité de vie](#)
- [Progrès à l'égard des résultats](#)
- [Renseignements sur les résultats](#)
- [Ressources nécessaires pour obtenir les résultats prévus](#)
- [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

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

- Productivité

Progrès à l'égard des résultats

Cette section présente le rendement du ministère par rapport à ses cibles pour chaque résultat ministériel lié à la responsabilité essentielle 3 : Un réseau de transport efficace

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

Le tableau 9 présente la cible, la date d'atteinte de la cible et le résultat réel obtenu pour chaque indicateur lié à les corridors de transport permettent un acheminement efficace des produits vers les marchés au cours des trois derniers exercices.

Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel
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	Au plus 6,5 jours	31-03-2025	2022–2023 : 6,6 jours 2023–2024 : 6,8 jours 2024–2025 : 7,0 jours
Temps de transit d'un point à l'autre au Canada de camions de marchandises générales le long	Au plus 3,5 heures	31-03-2025	2022–2023 : 3,4 heures 2023–2024 : 3,4 heures

Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel
du corridor commercial Toronto—États-Unis, y compris le temps de passage à la frontière			2024–2025 : 3,3 heures
Temps de transit de bout en bout des marchandises conteneurisées en provenance des ports d'Asie	Au plus 27,5 jours	31-03-2025	2022–2023 : 39,9 jours 2023–2024 : 35,0 jours 2024–2025 : 33,6 jours
Temps de transit de bout en bout d'un groupe choisi de marchandises, comme les grains, du Canada vers l'Asie	Au plus 39,5 jours	31-03-2025	2022–2023 : 37,9 jours 2023–2024 : 36,7 jours 2024–2025 : 38,3 jours

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

Le tableau 10 présente la cible, la date d'atteinte de la cible et le résultat réel obtenu pour chaque indicateur lié à les voyageurs canadiens et les exploitants du transport de marchandises profitent d'options et d'un service amélioré au cours des trois derniers exercices.

Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel
Pourcentage de demandes/problèmes des services aériens internationaux traités	Exactement 100 %	31-03-2025	2022–2023 : 100 % (6 sur 6) 2023–2024 : 100 % (11 sur 11) 2024–2025 : 100 % (7 sur 7)

Tableau 11 : Transports Canada gère efficacement ses actifs

Le tableau 11 présente la cible, la date d'atteinte de la cible et le résultat réel obtenu pour chaque indicateur lié à Transports Canada gère efficacement ses actifs au cours des trois derniers exercices.

Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel
Disponibilité des aéroports détenus et gérés par TC	Exactement 100 %	31-03-2025	2022–2023 : 100 % 2023–2024 : 100 % 2024–2025 : 100 %
Disponibilité des ports détenus et gérés par TC	Exactement 100 %	31-03-2025	2022–2023 : 100 % 2023–2024 : 100 % 2024–2025 : 100 %
Disponibilité des traversiers détenus et gérés par TC	Exactement 100 %	31-03-2025	2022–2023 : 100 % 2023–2024 : 100 % 2024–2025 : 90 %

[La section Résultats de l'infographie de Transports Canada dans l'InfoBase du GC](#) présente des renseignements supplémentaires sur les résultats et le rendement liés à son répertoire de programmes.

Renseignements sur les résultats

La section suivante décrit les résultats obtenus relativement à un réseau de transport efficace en 2024-2025 par rapport aux résultats prévus dans le plan ministériel de Transports Canada pour l'exercice.

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

Résultats obtenus

Développement d'un train à grande vitesse au Québec et en Ontario

- En 2024-2025, Transports Canada a continué d'appuyer les travaux sur les plans et les ententes contractuelles pour l'[initiative du train à grande vitesse \(TGV\)](#) qui offrira des services ferroviaires voyageurs plus rapides, plus fréquents, plus accessibles et plus durables en Ontario et au Québec. Le projet s'étendra sur environ 1 000 kilomètres entre Québec et Toronto, atteindra des vitesses allant jusqu'à 300 km/h et s'arrêtera à Toronto, Peterborough, Ottawa, Montréal, Laval, Trois-Rivières et Québec.
- Le gouvernement du Canada s'est engagé à verser 3,9 milliards de dollars sur 6 ans, à compter de 2024-2025, pour soutenir la phase de codéveloppement de cette initiative. La société d'État qui sert de bureau d'exécution du projet, anciennement connue sous le nom de VIA HFR-VIA TGF, adopte le nom de marque « [Alto](#) » pour les communications publiques.
- Cadence, un consortium composé de CDPQ Infra, Atkins Realis, SYSTRA Canada, Keolis Canada, Air Canada et SNCF Voyageurs, s'est imposé comme soumissionnaire privilégié dans le processus de demande de propositions. Le 19 mars 2025, Alto et Cadence ont signé une entente d'avant-projet pour travailler avec Alto sur les phases de planification, de conception, de construction, de financement, de mise en œuvre et d'entretien.
- Les travaux se sont poursuivis pour s'assurer que le réseau ferroviaire à grande vitesse appuie l'engagement du gouvernement du Canada envers la réconciliation avec les Autochtones. En 2024-2025, les consultations et la mobilisation des peuples autochtones se sont concentrées sur quatre objectifs clés :
 - établir des relations concrètes;
 - respecter l'obligation de la Couronne de consulter et d'accommoder (le cas échéant);
 - mettre en place des avantages sociaux et économiques;
 - trouver des façons pour les communautés autochtones de participer aux possibilités économiques.
- Conformément à la lettre de mandat du ministre, nous avons continué d'explorer différentes options visant à prolonger l'initiative jusqu'au Sud-ouest de l'Ontario.



Améliorer les chaînes d'approvisionnement

- Au cours de sa première année complète d'activité en 2024-2025, le [Bureau national de la chaîne d'approvisionnement](#) a élargi sa collaboration avec des partenaires des secteurs privé et public afin de renforcer le rendement des chaînes d'approvisionnement du Canada, en

augmentant l'efficacité, la fluidité, la fiabilité et la résilience dans l'ensemble des chaînes d'approvisionnement du Canada, y compris en atténuant les impacts des perturbations.

- Lors des perturbations de la chaîne d'approvisionnement, le Bureau a joué un rôle crucial en réunissant les utilisateurs et les exploitants de la chaîne d'approvisionnement touchés afin d'assurer une image opérationnelle commune et des mises à jour opportunes de la situation entre les participants à la chaîne d'approvisionnement, favorisant ainsi la résilience et facilitant la reprise.
- Le Bureau a approfondi ses connaissances et ses relations avec les praticiens de la chaîne d'approvisionnement en organisant des événements tels qu'une conférence inaugurale Canada-États-Unis axée sur l'échange entre pairs sur les chaînes d'approvisionnement et le Forum national de la chaîne d'approvisionnement, tout en établissant un conseil consultatif de la chaîne d'approvisionnement au niveau ministériel.
- En 2024-2025, Transport Canada a continué à collaborer avec l'industrie, les provinces, les territoires et les peuples autochtones afin d'élaborer une feuille de route à long terme pour les infrastructures de transport du Canada, en vue de mieux planifier et coordonner les investissements nécessaires à l'appui de la croissance commerciale future. Nous avons créé un nouveau groupe de travail fédéral-provincial-territorial pour comprendre les besoins en matière d'investissement en infrastructure et capacité de transport des chaînes d'approvisionnement du Canada à court, moyen et long terme.
- Nous avons continué de veiller à ce que le réseau de transport canadien soit efficace, concurrentiel et qu'il aide à transporter des marchandises à destination et en provenance des marchés nationaux et internationaux. Nous avons surveillé de près le rendement du secteur, recueilli des données clés sur le transport, effectué une analyse approfondie des problèmes structurels tels que la productivité, prévu la demande de transport par mode et consulté les intervenants au sujet du rendement. Nous avons également amélioré l'accès à l'information sur les transports afin d'accroître la transparence par l'intermédiaire du [Carrefour de données et d'information sur les transports](#).
- Nous avons continué à développer les infrastructures et la connectivité régionale avec nos partenaires et homologues du Nord, notamment en appliquant les principes d'investissement dans les infrastructures sous l'égide du Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière.
- Nous avons continué de mettre en œuvre d'importantes initiatives dans le cadre du [Fonds national des corridors commerciaux](#). Le Fonds appuie les investissements dans les corridors commerciaux qui permettent aux Canadiens d'être concurrentiels sur les principaux marchés mondiaux et dans des projets qui rendent les chaînes d'approvisionnement canadiennes plus fluides.
- Alors que le Fonds entre dans ses dernières années, notre travail passe du lancement d'appels de propositions et de l'approbation du financement des projets à l'accélération du traitement du décaissement des moyens de financement et l'achèvement des projets financés. En 2024-2025, 11 projets ont été achevés, ce qui porte le total du programme à 59.
- Par exemple, un des 11 projets achevés est le projet de modernisation de la chaîne d'approvisionnement ferroviaire de la Compagnie de chemin de fer du sud du Nouveau-Brunswick limitée. Annoncé par le gouvernement fédéral en 2022, il comportait une série d'améliorations à l'infrastructure ferroviaire pour permettre à la ligne de chemin de fer de résister à des vitesses plus élevées et des charges plus lourdes. Au total, 25 milles de rails de 115 livres ont été modernisés, 3,4 milles de voies nouvelles ont été construites, 13 branchements installés, 67 943 tonnes métriques de ballast ont été installées et 6 ponts ont

été renforcés. Le nombre de conteneurs intermodaux transportés par semaine est passé de 856 à 1 490 en 10 mois en 2024, et d'autres capacités ont également augmenté.

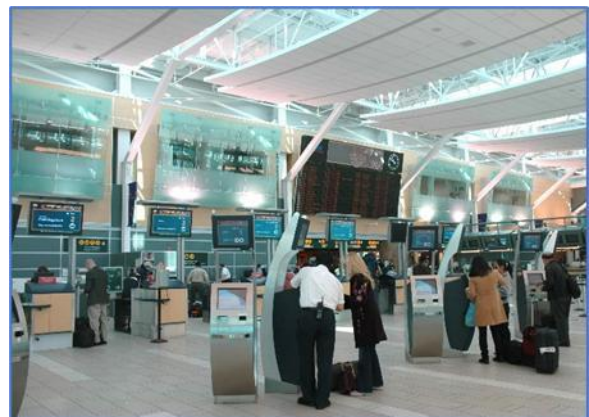
- Le projet de chemin de fer du Nouveau-Brunswick s'ajoute aux investissements du Programme dans le projet amélioré de modernisation du terminal côté ouest de l'Autorité portuaire de Saint John, ainsi qu'au projet de réfection du pont du port de Saint John de la province du Nouveau-Brunswick.

Résultat 8 - Les voyageurs canadiens et les exploitants du transport de marchandises profitent d'options et d'un service amélioré

Résultats obtenus

Améliorer le service et l'expérience des passagers aériens

- Transports Canada, de concert avec Affaires mondiales Canada, a libéralisé un certain nombre d'accords bilatéraux sur le transport aérien du Canada pour permettre aux compagnies aériennes de mieux servir les voyageurs et les expéditeurs canadiens, y compris de nouveaux accords sur le transport aérien ou des accords améliorés avec l'Argentine, l'Australie, le Ghana, le Qatar et le Sénégal.
- Nous avons appuyé les consultations de l'Office des transports du Canada sur la révision du [Règlement sur la protection des passagers aériens](#) visant à rendre les règlements plus clairs pour les voyageurs et les transporteurs aériens.
- Établissement (juillet 2023) d'un groupe de travail sur les données pour soutenir les améliorations opérationnelles et la prestation de services, l'efficacité des transports aériens et l'atténuation des perturbations de service. Un projet pilote visant à partager les données sur les performances aériennes entre les compagnies aériennes, les aéroports et les autres parties prenantes du secteur aérien est en cours de mise en œuvre pour atteindre ces objectifs.
- En mai 2024, le ministre des Transports a organisé conjointement le premier [Sommet national sur l'accessibilité du transport aérien](#), qui a souligné l'importance de mesures coordonnées, y compris la déclaration volontaire de données sur l'accessibilité.
- Nous nous sommes concentrés sur notre mandat en matière d'accessibilité en vertu de la [Loi sur les transports du Canada](#) et de la [Loi canadienne sur l'accessibilité](#) afin de renforcer les déplacements sans obstacle dans le réseau de transport fédéral pour les personnes en situation de handicap. Nous avons également continué de travailler avec des partenaires nationaux et internationaux pour promouvoir le transport aérien accessible à l'échelle mondiale.
- En mars 2025, le gouvernement du Canada a publié une déclaration de politique générale sur les investissements dans les aéroports, visant à encourager davantage d'investissements privés dans les aéroports du réseau national. Les investissements dans les aéroports améliorent l'expérience des passagers en soutenant la modernisation des installations aéroportuaires et en permettant aux aéroports de mieux répondre à la demande croissante.



Résultat 9 - Transports Canada gère efficacement ses actifs

Résultats obtenus

Entretien et mise à niveau des installations

- En 2024-2025, Transports Canada a continué de maintenir et de gérer une importante base d'actifs qui comprend :
 - 18 aéroports (17 terrestres et 1 maritime);
 - 33 installations portuaires;
 - 6 gares maritimes;
 - 4 traversiers.
- Nous avons continué de faire des investissements stratégiques et d'accorder la priorité aux projets liés à la santé et à la sécurité pour nous assurer que ces installations atteignent leurs objectifs de disponibilité.
- Nous avons réalisé plusieurs projets d'envergure, dont la réfection de la piste 13-31 à l'aéroport de Sept-Îles et la construction d'un garage pour balayeuse à l'aéroport de Wabush. D'autres projets d'envergure ont également fait des progrès importants, notamment :
 - le remplacement des aides visuelles à l'aéroport de Kuujuaq;
 - le resurfaçage de la piste de l'aéroport de Blanc-Sablon;
 - la réfection de la piste 09-27 de l'aéroport de Sept-Îles.
- Les travaux de conception ont progressé pour d'autres projets, notamment :
 - la réfection de l'immeuble de services combinés à l'aéroport de Wabush;
 - le resurfaçage de la piste 16-34 de l'aéroport des Îles-de-la-Madeleine;
 - le resurfaçage de la piste de l'aéroport K'il Kun Xidgwangs Daanaay;
 - le resurfaçage des surfaces pavées côté piste à l'aéroport de Natashquan;
 - la reconstruction du quai des pêcheurs et de la rampe d'accès à l'eau du port de Cap-aux-Meules.
- Pour les actifs liés aux services de traversier de l'Est du Canada, nous avons terminé les projets de renforcement et d'agrandissement de la rampe de transfert fixe et du quai de Souris et de la rampe de transfert fixe de Cap-aux-Meules pour accueillir le NM Madeleine II récemment acquis.
- Au cours de l'année, nous avons également acheté le NM Fanafjord (rebaptisé NM Northumberland) comme solution provisoire pour remplacer le NM Holiday Island.
- Nous avons continué de travailler avec Chantier Davie Canada Inc. pour faire progresser les travaux de conception clés liés à l'acquisition de deux nouveaux traversiers qui soutiendront des opérations sûres et fiables à long terme tout en réduisant les émissions de GES.



Aménagement de la voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic

- En 2024-2025, Transports Canada a travaillé aux côtés de Central Maine and Québec Railway Inc. (une filiale du Canadien Pacifique Kansas City) pour appuyer sa demande auprès de l'Office des transports du Canada pour l'approbation du projet de [Voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic](#) tout en réalisant des travaux préparatoires dans la région tels que des études environnementales.

- Nous avons travaillé en étroite collaboration avec les municipalités de Lac-Mégantic, Nantes et Frontenac, notamment en créant deux comités clés pour diffuser l'information et faire progresser le projet. En partenariat avec les municipalités touchées, nous avons poursuivi la mise en œuvre de mesures d'atténuation, y compris un plan de surveillance de l'eau de puits pour les citoyens locaux.
- L'automne 2024 a marqué la fin des consultations sur les études hydrogéologiques et le plan de surveillance des eaux souterraines et des eaux de puits à Lac-Mégantic, ouvrant la voie à des consultations publiques finales en 2025-2026. Grâce à notre appui, la Ville de Lac-Mégantic a déménagé les infrastructures municipales afin d'assurer la construction de la voie de contournement.
- Alors que le projet entrait dans sa deuxième phase de consultations, nous avons maintenu un dialogue ouvert et continué de consulter les communautés autochtones sur les considérations environnementales du projet.

Appuyer les services ferroviaires pour voyageurs

- En 2024-2025 Transports Canada a appuyé les travaux d'exploitation, d'entretien et de remise en état dans le cadre du [Programme de contributions pour les services ferroviaires voyageurs](#). Créé en 2005, le programme aide à fournir des services ferroviaires voyageurs sûrs, fiables, viables et abordables aux communautés éloignées et autochtones, où le service ferroviaire est le seul moyen de transport terrestre.
- En septembre 2024, Transports Canada s'est engagé à financer intégralement le budget de 2024 en signant des accords de contribution de trois ans avec :
 - Tshiuetin Rail Transportation (TRT) pour la prestation d'un service ferroviaire voyageur entre Sept-Îles et Schefferville au Québec;
 - Keewatin Railway Company (KRC) pour la prestation d'un service ferroviaire voyageur entre The Pas et Pukatawagan au Manitoba.

Ressources nécessaires pour obtenir les résultats prévus

Tableau 12 : Aperçu des ressources requises pour un réseau de transport efficace

Le tableau 12 fournit un résumé des dépenses prévues et réelles et des équivalents temps plein (ETP) requis pour obtenir ces résultats.

Ressources	Prévues	Réelles
Dépenses	1 856 311 450 \$	1 301 033 946 \$
Équivalents temps plein	746	679

La [section Finances de l'infographie de Transports Canada dans l'InfoBase du GC](#) et la [section Personnel de l'infographie de Transports Canada dans l'InfoBase du GC](#) présente des renseignements exhaustifs sur les ressources financières et humaines en ce qui concerne son répertoire des programmes.

Priorités gouvernementales connexes

La présente section fait état des priorités gouvernementales qui correspondent à cette responsabilité essentielle.

Analyse comparative entre les sexes Plus

- Tout au long de 2024-2025, Transports Canada a continué de travailler avec divers partenaires pour appuyer la création d'emplois de qualité afin de s'assurer que les travailleurs canadiens possèdent les compétences et la formation nécessaires pour soutenir l'économie et les entreprises. Cela comprenait également l'examen des principaux obstacles au recrutement, à la formation et au maintien en poste des groupes sous-représentés (c.-à-d. les femmes, les jeunes, les immigrants, les minorités, les autochtones, les Inuits et les habitantes et habitants du Nord) dans le secteur de la main-d'œuvre des transports.
- De mai 2024 à juillet 2024, Transports Canada a lancé une campagne de bannières sur le site Web Guichet-Emplois du gouvernement du Canada pour aider à promouvoir les possibilités dans l'industrie des transports, notamment en faveur d'une diversité et d'une inclusion accrues des groupes sous-représentés dans le secteur.
- Le Ministère a également collaboré avec Emploi et Développement social Canada (EDSC) EDSC sur la progression du travail dans le cadre du Programme de solutions pour la main-d'œuvre sectorielle, comme les approches pour relever les défis et les possibilités auxquels sont confrontés les travailleurs du secteur du camionnage et de la logistique.
- D'autres travaux à l'étude portent sur les méthodes numériques pour accélérer le traitement de l'accréditation et de la délivrance des permis des travailleurs dans les secteurs des transports sous réglementation fédérale (p. ex. aviation, transport maritime et ferroviaire). Dans le secteur de l'aviation, Transports Canada entreprend des initiatives de transformation numérique visant à simplifier les examens, les tests en vol et les services de délivrance de licences. Le but étant de d'offrir un système qui rencontre les besoins des demandeurs autant que les régulateurs.

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

ODD 5 – Égalité des genres

Objectif 5.5

- a fourni 30 000 dollars canadiens à l'OACI pour appuyer son projet sur l'égalité des genres;
- plus de 200 étudiants issus de groupes sous-représentés (y compris les femmes, les peuples autochtones et les habitantes et habitants du Nord) ont obtenu leur diplôme dans divers programmes de formation dans le domaine maritime

ODD 9 – Industrie, Innovation et Infrastructure

Objectif 9.1

- l'initiative du train à grande fréquence développe une infrastructure ferroviaire électrifiée durable qui améliore la connectivité régionale, réduit la congestion et les émissions, et favorise la croissance économique et l'innovation

Objectif 9.4

- a créé un nouveau groupe de travail fédéral-provincial-territorial pour comprendre les besoins en matière d'investissement en infrastructure et capacité de transport des chaînes d'approvisionnement du Canada à court, moyen et long terme

ODD 10 – Réduire les inégalités dans les pays et d'un pays à l'autre

Objectif 10.2

- a appuyé le travail de l'Office des transports du Canada pour élaborer et mettre en œuvre des normes et des règlements d'accessibilité afin de repérer, d'éliminer et de prévenir les obstacles

ODD 11 – Des villes et des communautés durables

Objectif 11.2

- a continué d'appuyer les travaux sur les plans et les ententes contractuelles pour l'élaboration de l'[initiative du train à grande vitesse \(TGV\)](#);
- le Canada a appuyé les travaux d'exploitation, d'entretien et de remise en état dans le cadre du [Programme de contributions pour les services ferroviaires voyageurs](#)

ODD 13 – Mesures pour lutter contre les changements climatiques

Objectif 13.2

- a continué de travailler avec Chantier Davie Canada Inc. pour faire progresser les travaux de conception clés liés à l'acquisition de deux nouveaux traversiers qui soutiendront des opérations sûres et fiables à long terme tout en réduisant les émissions de GES

ODD 17 – Partenariats pour atteindre les objectifs

Objectif 17.17

- a continué d'appuyer les travaux sur les plans et les ententes contractuelles pour l'élaboration de l'[initiative du train à grande vitesse \(TGV\)](#) en tenant des réunions régulières du comité de gouvernance interministérielle et en veillant à ce que les principaux intervenants prennent des décisions éclairées

Vous trouverez de plus amples renseignements sur l'apport de Transports Canada au Plan de mise en œuvre fédéral du Canada pour le Programme 2030 et à la Stratégie fédérale de développement durable dans notre [stratégie ministérielle de développement durable](#).

Répertoire des programmes

Un réseau de transport efficace est appuyé par les programmes suivants :

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

Vous trouverez de plus amples renseignements sur le répertoire des programmes pour un réseau de transport sûr et sécuritaire sur la [page Résultats dans l'InfoBase du GC](#).

Services internes

Dans la présente section

- [Description](#)
- [Progrès à l'égard des résultats](#)
- [Ressources nécessaires pour obtenir les résultats prévus](#)
- [Marchés attribués à des entreprises autochtones](#)

Description

Les services internes désignent les activités et les ressources qui appuient un ministère dans son travail visant à remplir ses obligations générales et à exécuter 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.

Progrès à l'égard des résultats

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

Communications

Le Groupe des communications a joué un rôle de premier plan en donnant des conseils stratégiques en matière de communication conformément à la politique fédérale. Notre travail a permis de tenir les employés et le public informés des priorités, des projets d'envergure et des activités du Ministère. Parmi les points saillants :

- Sensibiliser le public à l'aide de campagnes ciblées. Nous avons dirigé neuf campagnes publicitaires sur des sujets clés tels que la nouvelle base de données d'identification des clients du transport des marchandises dangereuses, les épaulards résidents du Sud, les bateaux abandonnés, la sécurité nautique et la sécurité des drones. Ces campagnes ont été alignées de façon stratégique aux règles fédérales, et chacune d'entre elles ont été évaluées pour améliorer les messages futurs sur notre site Web et nos plateformes de médias sociaux
- Créer du contenu attrayant. Nous avons créé des vidéos et du contenu intranet mettant de l'avant le travail novateur du Ministère. Cela comprend la réalité virtuelle et la technologie de conduite autonome pour assurer la sécurité des gens dans tous les modes de transport.
- Renforcer la confiance dans la sécurité maritime. Notre travail ciblé et continu avec les Canadiens a contribué à renforcer la confiance du public dans le système de sécurité maritime du Canada. La confiance a augmenté de 11 %, passant de 58 % en 2022 à 69 % en 2024. Cela a

été décrit en détail dans [le rapport de recherche sur l'opinion publique Plan de protection des océans – Confiance des Canadiens à l'égard de la sécurité maritime, 2024](#).

- Appui au train à grande vitesse. Nous avons joué un rôle clé dans la progression de l'initiative de train à grande fréquence (maintenant l'initiative du train à grande vitesse) reliant Toronto, Ottawa, Montréal et Québec. Notre travail comprenait la rédaction de documents de communication et de messages essentiels pour annoncer des mises à jour aux groupes de soumissionnaires pour la demande de propositions. Nous nous sommes préparés à l'annonce par le premier ministre du soumissionnaire retenu et au passage du « train à grande fréquence » au « train à grande vitesse ». Nous avons également élaboré et signé des ententes de communication avec Alto et VIA Rail.
- Promouvoir les incitatifs pour les iVZE. Nous avons sensibilisé le public au transport propre et aux rabais gouvernementaux. Cela comprenait des activités de sensibilisation et de mobilisation ciblées, y compris 117 messages sur les médias sociaux sur les rabais sur les véhicules et la réalisation d'une campagne nationale de sensibilisation axée sur les incitatifs pour les véhicules moyens et lourds. Le résultat est que plus de 500 000 rabais ont été accordés jusqu'à présent
- Appuyer les consultations publiques. Nous avons tenu 18 consultations sur des sujets comme :
 - le Plan de protection des océans;
 - la sécurité des véhicules zéro émission (batterie électrique et hydrogène);
 - la numérisation du parcours des voyageurs dans les aéroports
 - l'établissement de rapports environnementaux du projet de voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic;
 - des options pour le port obligatoire des gilets de sauvetage et des vêtements de flottaison individuels à bord des embarcations de plaisance;
 - le vol de véhicules automobiles au Canada;
 - les modifications apportées à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* dans le projet de loi C-33;
 - l'évaluation préliminaire des enjeux et des consultations sur le temps de service de vol et la gestion de la fatigue.
- Planifier, gérer et publier la recherche sur l'opinion publique de Transports Canada. Nous publions nos recherches sur l'opinion publique par l'intermédiaire de Bibliothèque et Archives Canada, alignés aux exigences fédérales. En 2024 et 2025, nous avons mené [une étude sur la sensibilisation et la confiance du public dans le réseau de transport du Canada](#).
- Nous avons utilisé des **outils de communication numériques** pour simplifier des processus, améliorer la gestion de l'information et rendre les communications plus efficaces. Par exemple :
 - Concevoir et lancer une nouvelle application pour simplifier le processus d'approbation du Groupe des communications. Cela aidera à réduire le fardeau administratif, à résoudre les problèmes de système et à améliorer la façon dont nous gérons les données.
 - Utiliser des outils numériques avec des fonctions d'analyse de données pour établir des liens avec les partenaires et les intervenants. Ces outils ont des fonctions d'analyse de



données qui nous donnent des renseignements en temps réel pour nous aider à prendre des décisions. Nous mesurons le succès avec des mesures standard pour voir si nos tactiques ou notre contenu a fonctionné.

- **Appuyer l'inclusion, la diversité, l'équité et l'accessibilité.** Nous avons soutenu les cadres de Transports Canada qui agissent à titre de champions des employés et des Canadiens méritant l'équité en travaillant avec l'équipe d'action pour la diversité et l'inclusion des ressources humaines (RH) pour appuyer les réseaux d'employés en quête d'équité. Nous avons fourni des conseils et encouragé les initiatives des réseaux d'employés méritant l'équité. En 2024 et 2025, nous avons appuyé 26 événements, envoyé 31 courriels et invitations, et produit 219 documents pour appuyer ce travail.
- **Appuyer l'engagement des Autochtones.** En nous appuyant sur la stratégie à l'appui de la réponse du Ministère à [l'appel à l'action n°57 de la Commission de vérité et réconciliation](#), à la [Loi sur la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones](#) et au rapport *Unis dans la diversité*, nous avons soutenu les communications avec les peuples autochtones en :
 - créant de nouveaux modèles de marque pour notre travail avec les Premières Nations, les Inuits et les Métis. Pour établir la confiance, il faut s'assurer que les peuples autochtones donnent leur consentement et qu'ils sentent que nous sommes respectueux de leurs protocoles culturels.
 - travailler avec l'Unité des relations avec les Autochtones pour faire le point sur les activités de sensibilisation et nos efforts continus pour renforcer les relations avec les communautés autochtones. Cela comprenait souligner des histoires et des jalons régionaux à l'échelle nationale et la distribution du bulletin trimestriel de l'Unité par l'intermédiaire des canaux corporatifs. En 2024 et 2025, nous avons appuyé 15 événements, envoyé 22 courriels et invitations et développé 54 autres produits;
 - appuyer les consultations auprès des peuples autochtones en :
 - suréchantillonnant les participants autochtones dans les enquêtes;
 - organisant des groupes de discussion réservés aux Autochtones;
 - incluant des questions axées sur les Autochtones dans les études du Bureau du Conseil privé (BCP) (Perspectives autochtones);
 - échangeant de données avec les équipes de programmes et de politiques;
 - utilisant des sondages pour comprendre les points de vue des Autochtones sur le transport;
 - appuyer le premier forum annuel de dialogue sur les activités maritimes en Ontario, qui a réuni des communautés autochtones, des intervenants du secteur maritime, des organisations non gouvernementales et des ministères fédéraux pour discuter de la protection des Grands Lacs;
 - aider à atteindre les objectifs du Canada en matière de réconciliation et de langue en créant et en distribuant 1 000 cartes postales bilingues en inuktitut. Elles ont été distribuées lors de salons de l'emploi, d'événements, dans des bureaux et des centres communautaires au Nunavut.

Ressources humaines

- En 2024 et 2025, nous avons mis en œuvre des contrôles de l'effectif afin de limiter l'incidence de la réduction des budgets sur l'effectif du Ministère nommé pour une période indéterminée. Le nombre d'employés embauchés pour une période indéterminée et déterminée a diminué de 2,8 %. La représentation des quatre groupes désignés (femmes, peuples autochtones, employés

racisés et personnes en situation de handicap) est demeurée supérieure à la disponibilité au sein de la population active, sans changement important.

- Nous avons fait des progrès dans la mise en place d'une fonction d'ombudsman afin d'offrir un espace sûr, confidentiel et impartial pour aider les employés à résoudre les problèmes en milieu de travail.
- Nous avons lancé un nouveau code de déontologie après de vastes consultations. Il énonce les comportements éthiques attendus pour tous les employés de Transports Canada.
- Nous avons publié notre Plan d'action pour l'équité, la diversité et l'inclusion pour 2024 à 2027. Il fournit des objectifs et des activités réels et mesurables pour promouvoir la diversité et une inclusion et une équité plus profondes.
- Nous avons continué de faire progresser l'appel à l'action en matière de lutte contre le racisme, d'équité et d'inclusion en intégrant la responsabilité conséquente pour la partie des progrès dans le cycle de rendement en cours d'année.
- Nous avons publié notre [Rapport d'étape sur l'accessibilité pour 2024](#) (Plan d'accessibilité – Rapport d'étape de 2024). Le rapport décrit ce que nous avons fait pour éliminer certains des obstacles relevés lors des consultations auprès des personnes en situation de handicap.
- Le rétablissement de la confiance des employés dans la rémunération est demeuré une priorité clé pour nous. Nous y sommes parvenus grâce à une administration précise et opportune de la paie et des avantages sociaux et à l'excellence du service à la clientèle. Nous avons mis en œuvre une stratégie de priorisation qui a réduit l'arriéré transactionnel de 60 %. Nous avons également continué de former nos conseillers en rémunération pour qu'ils reviennent à un modèle holistique de prestation de services de paie à dossier complet.

Services et numérique

Améliorer la cybersécurité et la résilience numérique

- Transports Canada continue d'améliorer sa cybersécurité afin de maintenir l'intégrité des services numériques dans les bureaux et les opérations sur le terrain. Par exemple, nous avons déployé une solution de prévention de la perte de données pour prévenir la diffusion non autorisée de renseignements protégés. Nous avons également analysé les applications Web externes à la recherche de vulnérabilités et nous mettons en œuvre des mesures d'atténuation.
- Nous continuons de sécuriser les points d'extrémité, y compris les systèmes mobiles et à distance, avec une protection avancée et des correctifs réguliers en collaboration avec Services partagés Canada (SPC) et Microsoft. Le déploiement de l'infrastructure secrète du gouvernement du Canada dans les bureaux régionaux a permis d'accroître notre capacité de gérer les renseignements classifiés de façon sécuritaire.

Doter les employés d'outils et de compétences modernes

- Afin de réduire le fardeau et de moderniser la prestation des services, nous avons lancé la demande en aviation de TC, une application mobile permettant aux pilotes de simplifier les [demandes de carnet de documents d'aviation](#). Plus de 2 000 demandes ont été traitées, avec une note de 5 étoiles sur l'App Store.
- Le Ministère a également lancé TC Translate, un outil de traduction interne sécurisé. Nous continuons de renforcer les capacités numériques et de données de l'ensemble de la main-d'œuvre grâce à des initiatives ciblées de formation et d'innovation.
- Pour améliorer les flux de travail internes, nous avons introduit un processus numérique d'intégration des employés. Le processus réduit les tâches manuelles répétitives, améliore la

transparence et normalise les procédures dans l'ensemble des régions, ce qui améliore à la fois l'efficacité opérationnelle et l'expérience des employés.

- Deux marathons de programmation dans l'ensemble du Ministère, dirigés par le Centre d'excellence Power Apps, ont mené au déploiement d'un système d'automatisation des processus documentaires alimenté par l'IA. Le système permet maintenant des gains mesurables en matière de productivité et de qualité des données pour plusieurs équipes. Nous poursuivons également la migration vers SharePoint en tant que dépôt d'information organisationnelle, améliorant ainsi la gestion des connaissances et la gouvernance.
- Finalement, nous avons lancé un programme de maîtrise du numérique et des données pour aider les employés à acquérir les compétences nécessaires pour utiliser les outils numériques et de données, de la base à la maîtrise avancée. Cela s'inscrit dans l'ambition numérique du gouvernement du Canada.

Utiliser les données et l'IA de manière responsable

- Nous avons mis en œuvre notre stratégie de données et des projets pilotes d'IA à faible risque avec une gouvernance solide. Les projets comprennent des robots conversationnels pour soutenir les employés et classer les nouvelles de source ouverte sur le transport. Ces projets pilotes renforcent la capacité interne et démontrent l'utilisation responsable et évolutive de l'IA.

Améliorer la sûreté du fret aérien avec l'IA

- Nous avons lancé le système de précontrôle du fret aérien pour évaluer de manière proactive les risques liés au fret aérien. Ce système d'apprentissage permet un contrôle précoce, améliore la sécurité et améliore l'efficacité du traitement. Cela renforce la fiabilité du système de fret aérien du Canada.

Améliorer l'expérience de service pour les Canadiens

- Nous continuons de moderniser la façon dont les services sont offerts aux Canadiens. Nous mettons l'accent sur l'efficacité, l'accessibilité, la sécurité et l'expérience client.
- Grâce au compte monTC, les utilisateurs disposent maintenant d'une authentification unique sécurisée grâce à l'intégration avec le nouveau système d'authentification des utilisateurs externes de Transports Canada.
- Nous avons créé de nouveaux services numériques tels que l'immatriculation des aéronefs, les obstacles aéronautiques et des améliorations au Hub médical de la marine. Ceux-ci facilitent l'accès aux services en ligne pour les utilisateurs, y compris les pilotes et les professionnels de la santé maritime. L'utilisation augmente. Plus de 50 % des soumissions maritimes sont maintenant en ligne.
- Afin d'améliorer le rendement des services, le Ministère a lancé une initiative stratégique de rendement clé. L'initiative a établi des mesures de rendement communes et a lancé le cadre de cibles d'amélioration de l'organisation. Cela assure un suivi cohérent et établit une voie claire pour l'amélioration continue dans l'ensemble des domaines de service.
- Dans le cadre de la stratégie « unTC », le Ministère combine également les canaux de service et harmonise les technologies pour améliorer l'uniformité et simplifier l'accès.

Ressources nécessaires pour obtenir les résultats prévus

Tableau 13: Ressources nécessaires pour obtenir les résultats prévus en ce qui a trait aux services internes pour l'exercice

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

Ressources	Prévues	Réelles
Dépenses	261 334 446 \$	288 900 892 \$
Équivalents temps plein	1 813	1 732

La [section Finances de l'infographie de Transports Canada dans l'InfoBase du GC](#) et la [section Personnel de l'infographie de Transports Canada dans l'InfoBase du GC](#) présente des renseignements exhaustifs sur les ressources financières et humaines en ce qui concerne son répertoire des programmes.

Marchés attribués à des entreprises autochtones

Chaque année, les ministères du gouvernement du Canada sont tenus d'attribuer au moins 5 % de la valeur totale des marchés à des entreprises autochtones.

Résultats de Transports Canada pour 2024-2025

Tableau 14: Valeur totale des marchés attribués à des entreprises autochtones¹

Comme il est indiqué dans le tableau 14, Transports Canada a attribué 8,1 % de la valeur totale de tous ses marchés à des entreprises autochtones au cours de l'exercice.

Indicateurs de rendement liés à l'attribution de marchés	Résultats 2024-2025
Valeur totale des marchés attribués à des entreprises autochtones ² (A)	13 736 946 \$
Valeur totale des marchés attribués à des entreprises autochtones et non autochtones (B)	247 431 055 \$
Valeur des exceptions approuvées par l'administrateur général/administratrice générale (C)	77 795 326 \$
Pourcentage de marchés attribués à des entreprises autochtones $[A / (B - C) \times 100]$	8,1 %
- ¹ Le terme « marché » désigne un accord contraignant portant sur l'acquisition d'un bien, d'un service ou d'une construction, à l'exclusion des baux immobiliers. Il comprend les avenants aux marchés et les marchés conclus au moyen de cartes d'achat d'une valeur supérieure à 10 000,00 \$. - ² Aux fins de la cible d'un minimum de 5 %, les données présentées dans ce tableau reposent la définition d'une entreprise autochtone établie par Services aux Autochtones Canada, comme étant soit : - o une entreprise dont le propriétaire-exploitant est un Aîné, un conseil de bande ou un conseil tribal; - o une entreprise inscrite au Répertoire des entreprises autochtones; - o une entreprise qui est inscrite à une liste d'entreprises bénéficiaires d'un traité moderne.	

Il y a eu trois exceptions approuvées en 2024 et 2025 car il n’y avait pas de capacité de fournisseur autochtone en raison de la nature hautement technique des contrats. Ces exceptions comprennent :

- 42,6 millions de dollars pour le remplacement provisoire du traversier NM Holiday Island;
- 18,8 millions de dollars pour la gestion du Centre d’essais pour véhicules automobiles;
- 16,3 millions de dollars pour remplacer le système de gestion de l’inventaire et de l’entretien des aéronefs.

Dépenses et ressources humaines

Dans la présente section

- [Dépenses](#)
- [Financement](#)
- [Faits saillants des états financiers](#)
- [Ressources humaines](#)

Dépenses

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

Recentrer les dépenses gouvernementales

Dans le budget de 2023, le gouvernement s'est engagé à réduire ses dépenses de 14,1 milliards de dollars sur cinq ans à compter de 2023-2024, et de 4,1 milliards chaque année par la suite.

Dans le cadre du respect de cet engagement, Transports Canada a identifié les réductions des dépenses suivantes.

- 2024-2025 : 39,4 M \$
- 2025-2026 : 70,4 M \$
- 2026-2027 et exercices suivants : 114,8 M \$

Au cours de l'exercice 2024-25, Transports Canada s'est efforcé à réduire ses dépenses grâce aux mesures suivantes :

- rationaliser et réajuster les processus opérationnels internes;
 - tirer parti des investissements précoces dans la numérisation, la rationalisation des applications de technologie de l'information (TI) et la restructuration des services internes pour éliminer les chevauchements et les redondances;
- harmoniser les activités du programme
 - restructurer les programmes, améliorer et moderniser la prestation de services grâce à l'utilisation de fournisseurs de services externes;
- harmoniser les programmes de subventions et de contributions;
 - recentrer le portefeuille de subventions et de contributions afin de mieux s'harmoniser avec le mandat principal et d'offrir des avantages tangibles aux Canadiens.

La mise en œuvre des plans de réduction du budget de 2023 de Transports Canada est bien avancée et fait l'objet d'un suivi étroit sur une base régulière par ses divers comités de gouvernance. Le Ministère demeure déterminé à réduire les dépenses le plus efficacement possible, tout en assurant un réseau de transport sûr, sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement, avec des niveaux de service toujours plus élevés pour les Canadiens.

Sommaire du rendement budgétaire

Tableau 15 : Dépenses réelles de trois exercices pour les responsabilités essentielles et les services internes (en dollars)

Le tableau 15 montre l'argent que Transports Canada a dépensé au cours de chacun des trois derniers exercices pour s'acquitter de ses responsabilités essentielles et assurer la prestation de ses services internes.

Responsabilités essentielles et services internes	Budget principal des dépenses 2024-2025	Autorisations totales pouvant être utilisées pour 2024-2025	Dépenses réelles de trois exercices (autorisations utilisées)
Un réseau de transport sécuritaire et sûr	529 947 503	610 265 243	• 2022–23: 471 516 596 • 2023–24: 562 393 506 • 2024–25: 531 624 520
Un réseau de transport écologique et novateur	1 004 235 774	1 628 402 564	• 2022–23: 498 895 499 • 2023–24: 969 359 314 • 2024–25: 1 499 450 072
Un réseau de transport efficace	1 856 311 450	2 008 038 368	• 2022–23: 1 049 389 594 • 2023–24: 1 194 273 494 • 2024–25: 1 301 033 946
Total partiel	3 390 494 727	4 246 706 175	• 2022–23: 2 010 801 689 • 2023–24: 2 726 026 314 • 2024–25: 3 332 108 537
Services internes	261 334 446	296 599 256	• 2022–23: 268 848 795 • 2023–24: 293 217 659 • 2024–25: 288 900 892
Total	3 651 829 173	4 543 305 431	• 2022–23: 2 279 650 484 • 2023–24: 3 019 243 973 • 2024–25: 3 621 009 429

Analyse des dépenses des trois derniers exercices

Les dépenses réelles totales de Transports Canada ont augmenté de 1 341 millions de dollars entre 2022-2023 et 2024-2025. Cela peut s'expliquer par une augmentation des dépenses pour diverses initiatives de subventions et de contributions et une augmentation des taux de rémunération liés aux conventions collectives nouvellement signées pour toutes les responsabilités essentielles.

Réseau de transport sûr et sécuritaire : En plus du financement des conventions collectives, l'augmentation des dépenses de 2022-2023 à 2023-2024 pour cette responsabilité essentielle est principalement liée à la modernisation de la sûreté et de la sécurité aériennes, au programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire et à une pression accrue pour moderniser l'offre de services de Transports Canada au moyen de mises à niveau numériques. Cependant, les dépenses de 2023-2024 à 2024-2025 diminuent principalement en raison du paiement rétroactif unique pour les conventions collectives récemment négociées et matérialisées en 2023-2024 et du budget de 2023 réorientant l'engagement de dépenses gouvernementales.

Réseau de transport écologique et novateur : L'augmentation des dépenses de 2022-2023 à 2024-2025 pour cette responsabilité essentielle est principalement attribuable à l'augmentation de la demande pour l'initiative Véhicules zéro émission.

Réseau de transport efficace : L'augmentation des dépenses entre 2022-2023 et 2024-2025 pour cette responsabilité essentielle est largement attribuable à l'élargissement de la portée du Fonds national des corridors commerciaux et à l'initiative du train à grande vitesse.

Services internes : L'augmentation des dépenses affectées aux services internes entre 2022-2023 et 2024-2025 suit la même tendance que les initiatives susmentionnées dans les trois responsabilités essentielles.

La section Finances de [l'infographie pour Transports Canada sur l'InfoBase du GC](#) présente des renseignements financiers plus détaillés des exercices précédents.

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

Le tableau 16 présente les dépenses prévues de Transports Canada au cours de trois prochains exercices relativement à ses responsabilités essentielles et à ses services internes.

Responsabilités essentielles et services internes	Dépenses prévues 2025-2026	Dépenses prévues 2026-2027	Dépenses prévues 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

Les dépenses totales prévues par Transports Canada diminueront de 1 274 millions de dollars entre 2025-2026 et 2027-2028. Cela peut s'expliquer par une diminution des dépenses liées aux engagements du budget de 2023 et par l'élimination progressive du financement de diverses initiatives dans l'ensemble des responsabilités essentielles. Transports Canada cherchera à renouveler le financement temporaire pour poursuivre les travaux sur ces activités essentielles dans le cadre de futurs exercices budgétaires fédéraux.

Système de transport sûr et sécuritaire : La diminution des dépenses prévues pour cette responsabilité essentielle de 2025-2026 à 2027-2028 est liée à l'élimination progressive du financement d'initiatives de

base telles que la sûreté et la sécurité des chemins de fer et le transport des marchandises dangereuses, les véhicules connectés et automatisés et le programme de système d'aéronefs télépilotés.

Réseau de transport écologique et novateur : La diminution des dépenses prévues pour cette responsabilité essentielle de 2025-2026 à 2027-2028 est principalement attribuable à la réduction ou à l'élimination progressive du financement d'éléments tels que l'initiative des véhicules moyens et lourds zéro émission, le plan de protection des océans, le programme du corridor de transport maritime vert, le financement pour la protection et la promotion de la santé des populations prioritaires de baleines en péril du Canada; et le financement de l'administration de la *Loi sur les eaux navigables canadiennes*.

Réseau 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 voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic et l'augmentation du financement des paiements de transfert pour le Fonds national des corridors commerciaux. Toutefois, les dépenses prévues pour cette responsabilité essentielle diminuent de 2026-2027 à 2027-2028 en raison de la réduction ou de l'élimination progressive du financement du projet de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic, du Fonds national des corridors commerciaux, du Programme de contributions pour les services de traversier et du Programme de contributions pour les services ferroviaires voyageurs.

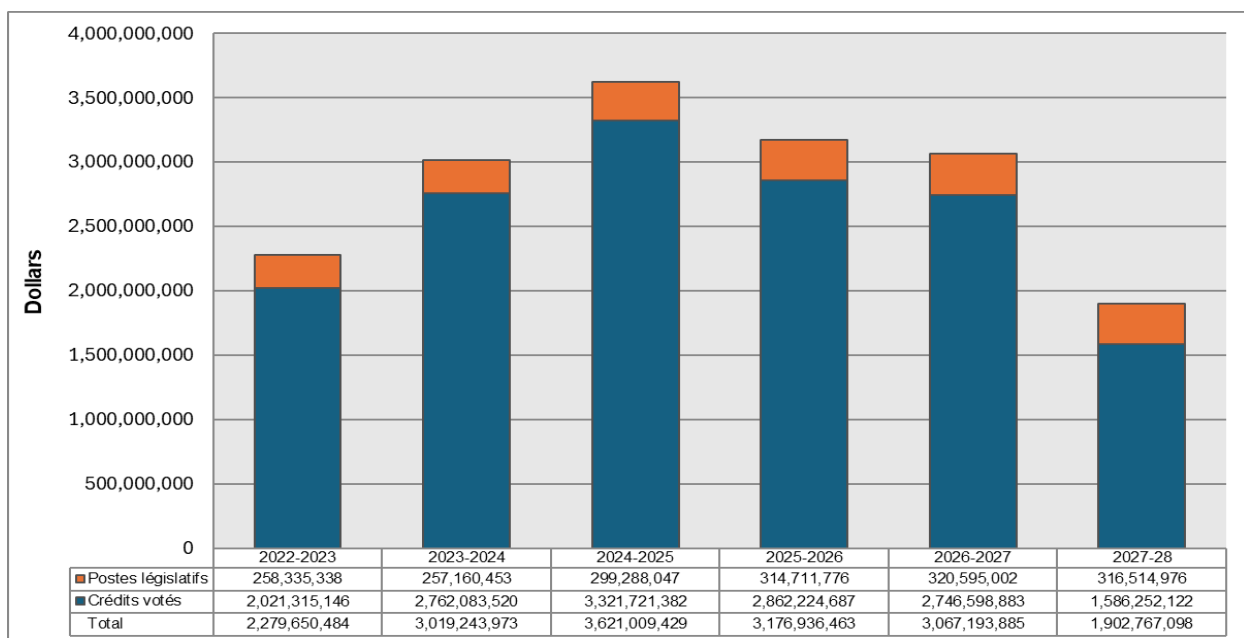
La section Finances de [l'infographie pour Transport Canada sur l'InfoBase du GC](#) présente des renseignements financiers plus détaillés liés à des exercices futurs.

Financement

Cette section présente un aperçu du financement voté et législatif du ministère par rapport à ses responsabilités essentielles et à ses services internes. Consultez la [page sur les Budgets et dépenses du gouvernement du Canada](#) pour obtenir de plus amples renseignements sur les autorisations de financement.

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.



Version texte du graphique 1

Le graphique 1 comprend les renseignements qui suivent dans un graphique à barres.

Exercice	Postes législatifs	Crédits votés	Total
2022-2023	258 335 338	2 021 315 146	2 279 650 484
2023-2024	257 160 453	2 762 083 520	3 019 243 973
2024-2025	299 288 047	3 321 721 382	3 621 009 429
2025-2026	314 711 776	2 862 224 687	3 176 936 463
2026-2027	320 595 002	2 746 598 883	3 067 193 885
2027-2028	316 514 976	1 586 252 122	1 902 767 098

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

Comme l'illustre le graphique des tendances du financement approuvé par le Ministère, les dépenses de Transports Canada ont augmenté de l'exercice 2022-2023 à 2024-2025. Cela est principalement attribuable à l'augmentation des paiements de transfert pour le programme iVZE et le Fonds national des corridors commerciaux, à l'augmentation du coût des salaires liés aux conventions collectives récemment signées et à l'expansion de l'initiative de train à grande vitesse.

Les dépenses prévues diminuent actuellement de 2024-2025 à 2025-2026 principalement liées aux programmes qui sont assujettis à un renouvellement, comme le programme iVZE. De plus, le financement de l'initiative de train à grande vitesse était plus élevé en 2024-2025 car il comprenait les frais de soumission de conception du projet.

Les plans de dépenses continueront de diminuer de 2025-2026 à 2027-2028 principalement en raison de la réduction ou de l'élimination progressive du financement de l'initiative des véhicules moyens et lourds zéro émission, du projet de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic et du Fonds national des

corridors commerciaux. 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 de 2023 et excluent le financement prévu des exercices budgétaires futurs.

Consultez les [Comptes publics du Canada](#) pour en savoir plus sur les dépenses votées et législatives de Transports Canada.

Faits saillants des états financiers

Les [états financiers \(audités/non audités\) de Transports Canada pour l'exercice terminé le 31 mars 2025](#)

Tableau 17 : État condensé des résultats (audité ou non audité) pour l'exercice terminé le 31 mars 2025 (en dollars)

Le tableau 17 résume les charges et les revenus pour 2024-2025 qui affectent le coût de fonctionnement avant le financement du gouvernement et les transferts.

Renseignements financiers	Résultats réels 2024-2025	Résultats prévus 2024-2025	Différence (réels moins prévus)
Total des charges	3 621 606 937	3 586 590 000	35 016 937
Total des revenus	102 931 947	107 372 000	(4 440 053)
Coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement et les transferts	3 518 674 990	3 479 218 000	39 456 990

Analyse des charges et des revenus pour 2024-25

Le tableau 17 montre une augmentation du coût global des opérations de Transports Canada par rapport aux résultats prévus. Cette augmentation est principalement attribuable au fait que les dépenses réelles du programme d'incitatifs pour les véhicules zéro émission (iVZE) dépassent les résultats prévus, compensées par une diminution dans d'autres domaines décrits dans le présent document.

Les renseignements sur les résultats prévus pour 2024-2025 proviennent de [l'état des résultats prospectif et les notes de 2024-2025](#) de Transports Canada.

Tableau 18 : État condensé des résultats (audité ou non audité) pour les exercices 2023-2024 et 2024-2025

Le tableau 18 résume les charges et les revenus réels et montre le coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement et les transferts.

Renseignements financiers	Résultats réels 2024-2025	Résultats réels 2023-2024	Différence (2024-2025 moins 2023-2024)
Total des charges	3 621 606 937	3 149 029 731	472 577 206
Total des revenus	102 931 947	98 484 491	4 447 456
Coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement et les transferts	3 518 674 990	3 050 545 240	468 129 750

Analyse des différences de charges et de revenus entre 2023-24 et 2024-25

Le tableau 18 montre une augmentation des revenus totaux et des dépenses pour l'année 2024-25 par rapport à 2023-24 pour une augmentation de 468 millions de dollars du coût net des opérations.

Bien que les revenus aient montré une légère augmentation en raison du niveau des activités, plusieurs facteurs ont contribué à l'augmentation des dépenses en 2024-25 par rapport à 2023-24. Une grande partie de l'augmentation est attribuable à la popularité du programme Incitatifs pour les véhicules zéro émission (iVZE). Ces augmentations ont été partiellement compensées par une réduction dans d'autres programmes ainsi que des diminutions dans d'autres dépenses de fonctionnement dues en partie aux restrictions budgétaires et à la mise à jour des contrôles sur les dépenses.

Tableau 19 : État condensé de la situation financière (audité ou non audité) au 31 mars 2025 (en dollars)

Le tableau 19 fournit un résumé des montants que le ministère doit ou doit dépenser (passifs) et de ses ressources disponibles (actifs), ce qui aide à déterminer la capacité du ministère à mettre en œuvre des programmes et des services.

Renseignements financiers	Exercice en cours (2024-2025)	Exercice précédent (2023-2024)	Différence (2024-2025 moins 2023-2024)
Total des passifs nets	1 396 690 525	1 510 537 285	(113 846 760)
Total des actifs financiers nets	504 143 097	591 091 447	(86 948 350)
Dette nette du ministère	892 547 428	919 445 838	(26 898 410)
Total des actifs non financiers	3 194 827 057	3 030 919 300	163 907 757
Situation financière nette du ministère	2 302 279 629	2 111 473 462	190 806 167

Analyse du passif et de l'actif du département depuis le dernier exercice fiscal

Dans l'ensemble, la situation financière nette du Ministère a augmenté de 190,8 millions de dollars, ce qui est principalement attribuable à une augmentation des acquisitions d'actifs au cours de l'exercice en raison du remplacement du traversier NM Holiday Island, de la construction du hangar d'Iqaluit, construction du Laboratoire de véhicules utilitaires et investissements dans l'infrastructure de la voie

maritime ainsi qu'une diminution de l'obligation de location du pont de la Confédération après le paiement annuel.

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 20: Ressources humaines réelles pour les responsabilités essentielles et les services internes

Le tableau 20 présente un résumé des ressources humaines, en équivalents temps plein, qui sont associées aux responsabilités essentielles et aux services internes de Transports Canada pour les trois derniers exercices.

Responsabilités essentielles et services internes	Équivalents temps plein réels 2022-2023	Équivalents temps plein réels 2023-2024	Équivalents temps plein réels 2024-2025
Un réseau de transport sécuritaire et sûr	3 385	3 522	3 530
Un réseau de transport écologique et novateur	803	902	917
Un réseau de transport efficace	580	680	679
Total partiel	4 768	5 104	5 127
Services internes	1 599	1 715	1 732
Total	6 367	6 819	6 859

Analyse des ressources humaines des trois derniers exercices

Les ressources humaines réelles totales ont augmenté de 492 équivalents temps plein de 2022-2023 à 2024-2025 pour Transports Canada. Cela peut s'expliquer par une augmentation des exigences en matière de ressources humaines pour diverses initiatives pour l'ensemble des responsabilités essentielles.

Réseau de transport sûr et 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 sûreté et de la sécurité aériennes et à la modernisation de la sécurité et de la sûreté ferroviaires.

Réseau de transport écologique et novateur : L'augmentation du nombre d'ETP associés à cette responsabilité essentielle entre 2022-2023 et 2024-2025 est principalement imputable au Plan de protection des océans et aux incitatifs pour les véhicules moyens et lourds zéro émission.

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

Services internes : L'augmentation du nombre d'ETP associés aux services internes entre 2022-2023 et 2024-2025 est comparable à l'augmentation du financement attribué aux initiatives susmentionnées associées aux trois responsabilités essentielles.

Tableau 21 : Sommaire de la planification des ressources humaines pour les responsabilités essentielles et les services internes

Le tableau 21 présente les équivalents temps plein prévus pour les responsabilités essentielles et les services internes de Transports Canada au cours des trois prochains exercices. Les ressources humaines pour l'exercice en cours sont prévues en fonction des données de l'exercice à ce jour.

Responsabilités essentielles et services internes	Équivalents temps plein prévus en 2025-2026	Équivalents temps plein prévus en 2026-2027	Équivalents temps plein prévus en 2027-2028
Un réseau de transport sécuritaire et sûr	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

Les ressources humaines totales prévues devraient diminuer de 1 017 équivalents temps plein de 2025-2026 à 2027-2028 pour Transports Canada. Cela est attribuable aux engagements de réduction du budget de 2023 et à une diminution des dépenses pour diverses initiatives, y compris les initiatives temporaires dans l'ensemble des responsabilités essentielles. Comme nous l'avons mentionné précédemment, Transports Canada cherchera à renouveler le financement des programmes qui prennent fin afin de poursuivre ces priorités essentielles.

Réseau de transport sûr et sécuritaire : On prévoit que le nombre d'ETP associés à cette responsabilité essentielle va diminuer de 2025-2026 à 2027-2028, principalement en raison de la suppression, à la fin de 2025-2026, du financement alloué à la sécurité et à la sûreté des chemins de fer et au transport des matières dangereuses, au projet de systèmes d'aéronefs télépilotés et à l'initiative de véhicules automatisés et connectés.

Réseau de transport écologique et novateur : On prévoit que le nombre d'ETP associés à cette responsabilité essentielle va diminuer de 2025-2026 à 2027-2028, principalement en raison de la suppression, à la fin de 2025-2026, du financement pour le Plan de protection des océans, l'administration et mise en œuvre de la *Loi sur les eaux navigables canadiennes* et les initiatives de Protection des populations prioritaires de baleines en péril au Canada.

Réseau de transport efficace : On prévoit que le nombre d'ETP associé à cette responsabilité essentielle va diminuer de 2025-2026 à 2027-2028, principalement en raison de l'élimination du financement, à la fin de 2026-2027, 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 de l'Est du Canada.

Services internes : La réduction prévue du nombre d'ETP de 2025-2026 à 2027-2028 est comparable à la diminution du financement attribué aux initiatives susmentionnées associées aux trois responsabilités essentielles.

Les ETP prévus ne comprennent pas le financement prévu pour les renouvellements qui seront demandés dans le cadre des exercices budgétaires futurs. Si le financement pour ces initiatives est renouvelé, les plans pour les exigences relatives aux futurs ETP seront modifiés en conséquence.

Tableaux de renseignements supplémentaires

Les tableaux de renseignements supplémentaires ci-dessous sont accessibles sur le site Web de Transports Canada :

- Détails sur les programmes de paiement de transfert
 - [Programmes de paiements de transfert de moins de 5 millions de dollars](#)
 - [Programmes de paiements de transfert de 5 millions de dollar et plus](#)
- [Analyse comparative entre les sexes plus](#)
- [Plan de protection des océans - Initiatives horizontales](#)
- [Réponse aux comités parlementaires et aux audits externes](#)
- [Efficacité de la réglementation et de la délivrance des permis pour les projets de croissance propre](#)

Dépenses fiscales fédérales

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.

Renseignements ministériels

Profil du ministère

Ministre(s) de tutelle : L'honorable Steven MacKinnon, Ministre des Transports et leader du gouvernement à la Chambre des communes

Administrateur général/administratrice générale : 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 :

TTY : 613-990-2309

Télécopieur : 1-888-675-6863

Adresse courriel : 613 954-4731

Site(s) Web : Questions@tc.gc.ca

Définitions

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

Outil analytique qui aide à comprendre les répercussions des politiques, des programmes et des initiatives sur différentes personnes. Le fait d'appliquer l'ACS Plus aux politiques, aux programmes et aux initiatives permet de déterminer les différents besoins des personnes touchées, les façons d'être plus réceptif et inclusif ainsi que les méthodes permettant de prévoir et d'atténuer les obstacles potentiels à l'accès ou au bénéfice de l'initiative. L'ACS Plus 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.

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)

Objectif quantitatif ou qualitatif, mesurable, qu'un ministère, un programme ou une initiative envisage d'atteindre dans un délai déterminé.

crédit (appropriation)

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

dépenses budgétaires (budgetary expenditures)

Dépenses de fonctionnement et en capital, paiements de transfert à d'autres ordres de gouvernement, à des organisations ou à des particuliers ainsi que 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)

Dépenses et recettes nettes liées aux prêts, aux placements et aux avances, qui modifient la composition des actifs financiers du gouvernement du Canada.

dépenses prévues (planned spending)

En ce qui a trait aux plans ministériels et aux rapports sur les résultats ministériels, les dépenses prévues s'entendent des montants présentés dans le budget principal des dépenses. 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 au moyen d'une loi de crédits. Le libellé de chaque crédit énonce les conditions selon lesquelles les dépenses peuvent être effectuées.

Entreprise autochtone (Indigenous business)

Dans le cas d'un rapport sur les résultats ministériels, il s'agit de toute entité qui répond aux critères de Services aux Autochtones Canada, à savoir être détenue et gérée par des aînés, des conseils de bande et des conseils tribaux, être inscrite dans le [Répertoire des entreprises autochtones](#) ou être inscrite sur une liste d'entreprises bénéficiaires de traités modernes.

équivalent temps plein (full-time equivalent)

Mesure utilisée pour représenter une année-personne dans un budget ministériel. Le calcul d'un équivalent temps plein correspond au nombre des heures de travail d'un employé divisé par le nombre d'heures d'une semaine de travail à temps plein d'un employeur. Par exemple, un employé qui travaille 20 heures pendant une semaine de travail normale de 40 heures représente un équivalent temps plein de 0,5.

indicateur de rendement (performance indicator)

Mesure qualitative ou quantitative qui évalue les progrès réalisés en vue d'atteindre un résultat au niveau d'un ministère ou d'un programme, ou les produits ou résultats attendus d'un programme, d'une politique ou d'une initiative.

indicateur de résultat ministériel (departmental result indicator)

Mesure quantitative ou qualitative qui évalue les progrès réalisés par rapport à un résultat ministériel.

initiative horizontale (horizontal initiative)

Un programme, un projet ou une autre initiative dans le cadre desquels deux ou plusieurs ministères fédéraux reçoivent des fonds pour travailler conjointement pour atteindre un résultat commun généralement lié à une priorité gouvernementale, et dans le cadre duquel les ministres concernés conviennent de le désigner comme horizontal. Des exigences particulières en matière de rapports doivent être respectées, notamment celle imposée au ministère responsable de rendre compte des résultats ministériels et des dépenses regroupés.

plan (plan)

Exposé des choix stratégiques qui montre comment un ministère entend respecter 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)

Rapport qui décrit les activités prévues et le rendement attendu d'un ministère qui reçoit des crédits parlementaires au cours d'une période de trois ans. Les plans ministériels sont habituellement présentés au Parlement au printemps.

priorité ministérielle (departmental priority)

Plan, projet ou activité sur lequel un ministère met l'accent et dont il rendra compte au cours d'une période de planification particulière. Il s'agit de ce qui importe le plus ou ce qui doit être réalisé en premier en vue d'obtenir les résultats ministériels attendus.

priorités pangouvernementales (government priorities)

Dans le rapport sur les résultats ministériels de 2024-2025, les priorités du gouvernement sont les thèmes généraux qui définissent le programme du gouvernement comme il a été annoncé dans le [discours du Trône de 2021](#).

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 service.

rapport sur les résultats ministériels (Departmental Results Report)

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

rendement (performance)

Ce qu'un ministère a fait en utilisant ses ressources pour atteindre ses résultats, dans quelle mesure ces résultats correspondent aux objectifs du ministère et dans quelle mesure les leçons apprises ont été déterminées.

répertoire des programmes (program inventory)

Une liste qui recense tous les programmes du ministère et les ressources qui contribuent à l'exercice des responsabilités essentielles du ministère et à la réalisation de ses résultats.

responsabilité essentielle (core responsibility)

Fonction ou rôle permanent exercé par un ministère. Les résultats ministériels énumérés pour une responsabilité essentielle correspondent aux résultats que le ministère cherche à obtenir ou sur lesquels il souhaite exercer une influence.

résultat (result)

Un résultat ou un produit lié aux activités d'un ministère, d'une politique, d'un programme ou d'une initiative.

résultat ministériel (departmental result)

Résultat de haut niveau lié aux responsabilités essentielles d'un ministère.