



Transports
Canada

Transport
Canada

Transports Canada

Plan ministériel de 2026-2027

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, 2026

Numéro de catalogue : T1-27F-PDF

ISSN 2371-8439

Also available in English under the title: 2026-27 Departmental Plan Transport Canada

Plan ministériel 2026-2027 de Transports Canada

Table des matières :

- [En un coup d'œil](#)
- [Message du ministre](#)
- [Plans pour assurer les responsabilités essentielles et les services internes](#)
 - [Responsabilité essentielle 1 : Un réseau de transport sûr et sécuritaire](#)
 - [Responsabilité essentielle 2 : Un réseau de transport écologique et novateur](#)
 - [Responsabilité essentielle 3 : Un réseau de transport efficace](#)
 - [Services internes](#)
- [Considérations à l'échelle du ministère](#)
 - [Priorités gouvernementales connexes](#)
 - [Principaux risques](#)
- [Dépenses et ressources humaines prévues](#)
 - [Dépenses](#)
 - [Financement](#)
 - [État condensé prospectif des opérations](#)
 - [Ressources humaines](#)
- [Tableaux de renseignements supplémentaires](#)
- [Dépenses fiscales fédérales](#)
- [Renseignements ministériels](#)
- [Définitions](#)

En un coup d'œil

Le présent plan ministériel précise les priorités, les projets et les coûts connexes de Transports Canada au cours des trois exercices à venir.

Les plans sont axés sur les priorités énoncées dans les [lettres de mandat](#), ainsi que [sur la vision, la mission, la raison d'être et le contexte opérationnel](#) de Transports Canada.

Priorités du ministère

Transports Canada a défini les grandes priorités suivantes en 2026-2027 :

- Continuer à renforcer la sécurité et la sûreté des transports et à en assurer la surveillance complète, en partie grâce à la modernisation continue des cadres réglementaires de risque fondés sur des données probantes qui permettent d'intégrer l'innovation dans le réseau de transport.
- Soutenir des chaînes d'approvisionnement et des corridors commerciaux plus efficaces, fiables et prêts pour l'avenir partout au Canada afin que les entreprises puissent transporter les marchandises de façon fiable, faire progresser la diversification du commerce et aider à bâtir une économie canadienne unique.
- Améliorer l'expérience des passagers au Canada en s'attaquant aux enjeux d'abordabilité, en renforçant l'accessibilité et en réduisant les autres obstacles auxquels font face les voyageurs.
- Soutenir un secteur des transports plus propre et plus compétitif en aidant les personnes et les entreprises à utiliser des technologies à faibles émissions de carbone et des technologies carboneutres grâce à des investissements ciblés, à des règlements novateurs et à une collaboration avec d'autres administrations.

Examen exhaustif des dépenses

Le gouvernement s'engage à limiter la croissance des dépenses opérationnelles quotidiennes afin de réaliser des investissements qui favoriseront la croissance économique et dont bénéficiera la population canadienne.

Dans le cadre de cet engagement, Transports Canada prévoit les réductions de dépenses ci-dessous.

- **2026-2027** : 327,095,697 \$
- **2027-2028** : 306,074,051 \$
- **2028-2029** : 384,233,622 \$

Il est prévu que ces réductions des dépenses entraîneront une diminution d'environ 607 équivalents temps plein d'ici 2028-2029.

Transports Canada atteindra ces réductions en prenant les mesures ci-dessous.

- **Mettre en œuvre un régime de réglementation et de surveillance plus moderne et plus souple**
 - Ce changement nous permettra de répondre aux changements technologiques rapides, de moderniser les services, de faciliter la conformité réglementaire et

d'affecter les ressources plus efficacement. Ces mesures amélioreront l'efficacité, maintiendront des normes élevées en matière de sûreté et de sécurité et veilleront à ce que les ressources soient harmonisées avec les priorités ministérielles fondamentales et les services qui offrent la meilleure valeur aux Canadiens.

- **Déployer une technologie avancée et l'automatisation**
 - Ce changement nous permettra de réduire le double emploi, de moderniser les processus et d'harmoniser plus étroitement les activités avec son mandat.
- **Affiner le portefeuille de programmes pour mieux s'aligner sur les mandats fondamentaux et les besoins évolutifs de l'industrie**
 - Nous éliminerons progressivement, ou réduirons, certains programmes qui chevauchent des initiatives mieux exécutées par d'autres ministères ou qui ont atteint leurs objectifs. Par exemple, les fonctions et les actifs de nos services d'aviation de base seront transférés au ministère de la Défense nationale.
- **Réorienter les opérations et les structures administratives**
 - Nous maximiserons les ressources qui lui sont allouées en regroupant les couches de gestion, en centralisant les services internes et en restructurant les bureaux régionaux.

Les chiffres figurant dans le présent plan ministériel tiennent compte de ces réductions.

Faits saillants de Transports Canada en 2026-2027

Initiative prioritaire 1 : Soutenir une économie canadienne unifiée en mettant en place la prochaine génération d'infrastructures de commerce et de transport.

Transports Canada élaborera et mettra en œuvre des programmes fédéraux visant à accroître la résilience de l'économie canadienne, à renforcer la compétitivité commerciale du pays et à accroître son autonomie. Nous donnerons la priorité à de nouveaux programmes, comme le Fonds pour la diversification des corridors commerciaux et le Fonds d'infrastructure pour l'Arctique.

Nous travaillerons avec nos partenaires pour moderniser les ports stratégiques, les aéroports, les centres multimodaux et les corridors clés. La modernisation comprendra ce qui suit :

- rendre les portes d'entrée plus fortes, plus faciles à utiliser et capables de faire face aux changements climatiques;
- partager des données pour soutenir la visibilité des chaînes d'approvisionnement en temps réel; et
- collaborer avec d'autres gouvernements, les peuples autochtones et l'industrie sur des plans à long terme.

Ces efforts permettront de réduire les goulets d'étranglement, de diversifier les relations commerciales du Canada, d'accroître les capacités d'exportation et de faire en sorte que le Canada dispose d'un réseau de transport efficace, fiable et prêt pour l'avenir.

Initiative prioritaire 2 : Réduire les formalités administratives et moderniser la surveillance réglementaire afin de rendre le réseau de transport du Canada plus efficace, plus fiable, plus sécuritaire et plus sûr.

Pour améliorer le fonctionnement du réseau et rendre le Canada plus compétitif, Transports Canada accélérera la mise à jour de règlements pour tous les modes de transport; pour ce faire, l'organisation fera ce qui suit

- simplifier et mettre à jour les règlements afin de réduire le fardeau administratif;
- harmoniser les règles canadiennes avec les normes internationales; et
- utiliser des approches de surveillance rapides et axées sur les risques qui se fondent sur des données et analyses améliorées ainsi que sur de meilleurs outils numériques.

Nous nous efforcerons également d'améliorer les cadres d'inspection et de conformité et de moderniser nos programmes de sécurité et de sûreté pour faire face aux nouveaux risques, tels que les cybermenaces, la mobilité aérienne avancée (petits aéronefs « intelligents »), les systèmes autonomes (voitures autonomes, drones) et les marchandises dangereuses.

Ces efforts permettront de rendre le réseau de transport canadien plus sécuritaire, plus sûr, plus efficace et plus prévisible pour les passagers, les entreprises et les travailleurs.

Initiative prioritaire 3 : Moderniser les activités de Transports Canada et utiliser de nouvelles technologies, comme l'intelligence artificielle (IA) pour améliorer la prestation de services et la surveillance, et réduire les coûts.

Nous continuerons à transformer nos activités pour qu'elles soient plus modernes, numériques, axées sur les données et efficaces. Le Ministère utilisera l'IA, l'automatisation et l'analyse avancée pour simplifier ses processus internes, fournir des services plus rapidement et libérer les employés pour qu'ils se concentrent sur des tâches à plus forte valeur ajoutée. Nos efforts comprendront ce qui suit :

- moderniser nos systèmes de délivrance de permis, de certification et de contrôle;
- renforcer la cybersécurité et les plateformes numériques;
- donner à notre personnel de nouveaux outils et un accès aux données; et
- combiner ou remanier les services internes pour mieux refléter la demande.

En associant les nouvelles technologies à des experts en surveillance, nous serons en mesure de fournir un service plus rapide et de meilleure qualité aux citoyens et aux entreprises. Nous réduirons également les coûts de fonctionnement et veillerons à ce que le Ministère puisse suivre l'évolution rapide du réseau de transport.

En 2026–2027, les dépenses totales prévues (y compris les services internes) pour Transports Canada sont de 3 940 442 707 \$ et le nombre total d'équivalents temps plein prévus (y compris pour les services internes) est de 6 434.

Sommaire des résultats prévus

Le texte ci-dessous présente un résumé des résultats que le ministère compte atteindre en 2026-2027 dans ses principaux domaines d'activité, appelés « responsabilités essentielles ».

Responsabilité essentielle 1 : Un réseau de transport sûr et sécuritaire

Nous continuerons à renforcer la sécurité et la sûreté des réseaux de transport aérien, maritime, ferroviaire et routier du Canada grâce à une surveillance rigoureuse et à des cadres réglementaires actualisés qui tiennent compte des nouveaux risques et de l'évolution des technologies. Le Ministère fera progresser les initiatives visant à renforcer la sûreté des transports, à améliorer la préparation aux situations d'urgence et à renforcer la résilience des infrastructures essentielles. En même temps, nous moderniserons les outils réglementaires, améliorerons les données et les pratiques de gestion des risques, et travaillerons en étroite collaboration avec nos partenaires pour protéger les Canadiens tout en soutenant la circulation sûre et efficace des personnes et des marchandises.

Dépenses prévues : 481 612 975 \$

Ressources humaines prévues : 3 383

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

Responsabilité essentielle 2 : Un réseau de transport écologique et novateur

Nous dirigerons les efforts nationaux visant à promouvoir un réseau de transport plus novateur et plus efficace qui soutient la croissance économique à long terme et contribue à réduire les émissions et à favoriser des activités plus propres dans tous les modes de transport. Le Ministère élaborera des politiques et des programmes qui accélèrent le déploiement sécuritaire de technologies nouvelles et émergentes, renforcent les chaînes d'approvisionnement et améliorent la résilience du réseau. Nous lancerons le Programme pour l'abordabilité des véhicules électriques dans le cadre de la nouvelle Stratégie automobile du Canada, afin de renforcer la demande intérieure en rendant les VE plus abordables pour les Canadiens. Nous collaborerons avec l'industrie, les peuples autochtones et d'autres administrations pour actualiser les normes, soutenir l'innovation et contribuer à l'expansion des technologies qui améliorent le fonctionnement des choses et qui sont plus respectueuses de l'environnement. Grâce à ce travail, nous positionnerons le réseau de transport canadien comme un moteur de la compétitivité, de la productivité et de la croissance durable.

Dépenses prévues : 812 162 797 \$

Ressources humaines prévues : 899

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

Responsabilité essentielle 3 : Un réseau de transport efficace

Transports Canada s'efforcera à rendre le réseau de transport du Canada plus efficace, plus fiable et plus résilient en améliorant les corridors commerciaux, en modernisant les principales infrastructures et les principaux services, et en utilisant les données pour éclairer la prise de décisions. Nous travaillerons avec des partenaires pour :

- améliorer le rendement du réseau;

- s'attaquer aux goulets d'étranglement;
- prendre des décisions fondées sur des données dans les principaux points d'entrée et corridors commerciaux.

Nous soutiendrons des projets qui permettent de relier les différents types de transport, d'échanger de l'information actualisée et de faciliter la circulation des personnes et des marchandises dans toutes les régions. Ce travail permettra de s'assurer que le réseau de transport canadien peut répondre à la demande, être compétitif à l'échelle internationale et soutenir une économie moderne et résiliente. Dépenses prévues : 2 411 692 018 \$

Ressources humaines prévues : 646

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

Pour obtenir des renseignements exhaustifs sur les montants totaux prévus pour les dépenses et les ressources humaines de Transports Canada, consultez la section [Dépenses et ressources humaines prévues](#) du plan complet.

Message du ministre

J'ai l'honneur de présenter le Plan ministériel de Transports Canada pour 2026-2027. Ce plan définit les priorités pour l'année à venir, alors que nous maintenons notre engagement à bâtir un réseau de transport pour le Canada, qui est sécuritaire et sûr, durable et novateur, et plus efficace.



Transports Canada reste déterminé à appliquer les normes de sécurité les plus élevées, à promouvoir une infrastructure de transport résiliente et moderne, et à mettre en œuvre des solutions qui renforcent notre économie et profitent aux Canadiens et Canadiennes. Nos efforts aident le gouvernement à doubler les exportations hors États-Unis, à accélérer les projets d'intérêt national, à améliorer l'accès à des partenaires commerciaux fiables dans le monde entier et à protéger la souveraineté canadienne.

Cette année, Transports Canada continuera à promouvoir la sécurité et la sûreté dans tous les modes de transport. Par exemple, nous relèverons les défis mondiaux en matière de sécurité aérienne en continuant à faire valoir les contributions du Canada aux normes et pratiques recommandées de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Les investissements dans la sécurité ferroviaire restent une priorité, un soutien continu étant apporté aux projets dans le cadre du Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire, lesquels visent à protéger les communautés, à réduire les incidents graves et à renforcer la confiance du public. Nous mettrons également en œuvre des exigences nouvelles et actualisées en matière de sécurité du transport des marchandises dangereuses, en veillant à ce que nos règlements restent alignés sur les normes internationales.

L'efficacité de notre réseau de transport est essentielle à la prospérité du Canada.

C'est pourquoi les efforts visant à soutenir la chaîne d'approvisionnement se poursuivront, avec un accent continu sur la mobilisation des partenaires, le renforcement des corridors, le partage des données et l'encouragement des investissements afin de soutenir le commerce, la croissance économique et la résilience. Nous continuerons à améliorer notre système d'aviation, à attirer des investissements pour renforcer les infrastructures aéroportuaires et à les soutenir pour répondre à la demande croissante de transport de passagers et de fret.

Cette initiative sera également soutenue par le Fonds pour la diversification des corridors commerciaux, qui se chiffre à 5 milliards de dollars, lequel servira à rendre les corridors commerciaux du Canada plus performants, que ce soit par voie maritime, ferroviaire ou routière, garantissant ainsi un transport efficace des produits canadiens. De plus, le Fonds d'infrastructure pour l'Arctique, dont le montant s'élève à 1 milliard de dollars, servira à soutenir des projets de transport à double usage (transport communautaire et transport militaire) qui renforcent la souveraineté du Canada, favorisent le développement économique régional et relient les communautés nordiques et autochtones.

Nous poursuivons également la mise en place du réseau de trains à grande vitesse dans le corridor Québec-Montréal-Ottawa-Toronto, ce qui permettra de créer plus de 50 000 emplois, de contribuer à hauteur de 35 milliards de dollars à notre PIB et de réaliser un projet revêtant une importance nationale, à l'image de l'ingéniosité et des ambitions du peuple canadien.

Pour assurer un avenir durable au Canada, Transports Canada continuera à jouer un rôle de premier plan dans le domaine des transports propres. Nous élaborons une stratégie de transport propre afin de réduire les émissions dans les secteurs aérien, maritime, ferroviaire et routier et de tracer la voie vers un transport carboneutre d'ici à 2050. Il s'agit notamment de financer le développement de corridors maritimes verts et de soutenir la transition vers des pôles maritimes d'énergie propre. Nous nous efforcerons d'atténuer et de combattre la pollution causée par les navires, de protéger les écosystèmes marins sensibles, notamment les baleines, et de nous attaquer aux enjeux comme les espèces envahissantes et les bâtiments problématiques dans les eaux canadiennes.

Afin de promouvoir un réseau de transport propre, innovant et inclusif, Transports Canada lancera le Programme pour l'abordabilité des véhicules électriques (PAVE) dans le cadre de la nouvelle stratégie automobile du Canada. Ce programme offrira des incitatifs ciblés au point de vente, ce qui rendra les véhicules électriques plus abordables et accessibles aux Canadiens et Canadiennes, favorisant ainsi la transition vers un avenir à faibles émissions et renforçant l'emploi dans le secteur automobile canadien.

Grâce à des consultations et à une collaboration fructueuse avec les peuples autochtones, l'industrie, les syndicats et tous les ordres de gouvernement, nous ferons en sorte que le réseau de transport soit inclusif, résilient et prêt à relever les défis de l'avenir. Je vous invite à consulter le présent plan pour en savoir plus sur nos priorités et sur les travaux passionnants en cours.

Ensemble, nous bâtissons un Canada fort.

L'honorable Steven MacKinnon

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

Plans pour assurer les responsabilités essentielles et les services internes

Responsabilités essentielles et services internes

- [Responsabilité essentielle 1 : Un réseau de transport sûr et sécuritaire](#)
- [Responsabilité essentielle 2 : Un réseau de transport écologique et novateur](#)
- [Responsabilité essentielle 3 : Un réseau de transport efficace](#)
- [Services internes](#)

Responsabilité essentielle 1 : Un réseau de transport sûr et sécuritaire

Dans la présente section

- [Description](#)
- [Répercussions sur la qualité de vie](#)
- [Indicateurs, résultats et cibles](#)
- [Plans visant à atteindre les cibles](#)
- [L'analyse comparative entre les sexes plus](#)
- [Ressources prévues pour atteindre les résultats](#)
- [Répertoire des programmes](#)
- [Résumé des changements apportés au cadre d'établissement de rapport depuis l'année dernière](#)

Description

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

Répercussions sur la qualité de vie

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

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

Indicateurs, résultats et cibles

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

Tableau 1 : Un réseau de transport sécuritaire

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

Indicateurs de résultat ministériel	Résultats réels	Cible 2026-2027	Date d'atteinte de la cible
Taux d'accidents aériens survenus sur une période de dix ans (moyenne par année et par tranche de 100 000 déplacements d'aéronefs)	2022-2023 : 3,0 2023-2024 : 2,9 2024-2025 : 2,9	Au plus 3.1 par tranche de 100 000 déplacements	31-03-2027
Taux d'accidents aériens mortels survenus sur une période de dix ans (moyenne par année et par tranche de 100 000 déplacements d'aéronefs)	2022-2023 : 0,5 2023-2024 : 0,5 2024-2025 : 0,5	Au plus 0.6 par tranche de 100 000 déplacements	31-03-2027
Taux d'accidents maritimes survenus sur une période de dix ans (moyenne par année et par tranche de 1 000 bâtiments commerciaux)	2022-2023 : 6,0 2023-2024 : 6,1 2024-2025 : 6,1	Au plus 10 par tranche de 1 000 bâtiments commerciaux actifs	31-03-2027
Taux d'accidents maritimes mortels survenus sur une période de dix ans (moyenne par année et par tranche de 1 000 bâtiments commerciaux)	2022-2023 : 0,3 2023-2024 : 0,3 2024-2025 : 0,4	Au plus 0.5 par tranche de 1 000 bâtiments commerciaux actifs	31-03-2027
Taux d'accidents ferroviaires survenus sur une période de cinq ans (moyenne par année et par million de trains-milles)	2022-2023 : Diminution de 7,57 % 2023-2024 : 10,35 % (Diminution de 23,12 %) 2024-2025 : 10,15 (Diminution de 11,69 %)	Égal ou inférieur à 10.55	31-03-2027
Taux d'accidents ferroviaires mortels survenus sur une période de cinq ans (moyenne par année et par million de trains milles)	2022-2023 : Augmentation de 13,77 % 2023-2024 : 0,82 (Augmentation de 3,54 %) 2024-2025 : 0,71 (Diminution de 8,8 %)	Égal ou inférieur à 0.73	31-03-2027
Taux de collisions routières à déclarer au Canada (par milliard de kilomètres-véhicules parcourus)	2022-2023 : Réduction de 26,7 % 2023-2024 : Réduction de 10,8 % en 2023 par rapport à la moyenne quinquennale (2018–2022) 2024-2025 : Réduction de 9,8 %	Réduction du taux d'au moins 1 % pour l'année en cours par rapport à la moyenne des cinq dernières années.	31-03-2027
Taux de blessures graves dans les accidents de la route à signaler au Canada (par milliard de kilomètres parcourus)	2022-2023 : Réduction de 17,0 % 2023-2024 : Réduction de 5,5 % en 2023 par rapport à la moyenne quinquennale (2018–2022)	Réduction du taux d'au moins 1 % pour l'année en cours par rapport à la moyenne des cinq dernières années.	31-03-2027

Indicateurs de résultat ministériel	Résultats réels	Cible 2026-2027	Date d'atteinte de la cible
	2024-2025 : Réduction de 0,6 %		
Taux de décès dans les accidents de la route à signaler au Canada (par milliard de kilomètres parcourus)	2022-2023 : Réduction de 8,6 % 2023-2024 : Réduction de 1,2 % en 2023 par rapport à la moyenne quinquennale (2018-2022) 2024-2025 : Réduction de 0.3%	Réduction du taux d'au moins 1 % pour l'année en cours par rapport à la moyenne des cinq dernières années.	31-03-2027

Tableau 2 : Un réseau de transport sûr

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

Indicateurs de résultat ministériel	Résultats réels	Cible 2026-2027	Date d'atteinte de la cible
Pourcentage d'habilitation de sécurité en matière de transport non-complexe qui sont traitées à l'intérieur de la norme de service	2022-2023 : 97 % 2023-2024 : 97 % 2024-2025 : Nouvel indicateur et cible. Résultat disponible en 2025/26	Au moins 80 %	31-03-2027
Pourcentage des statuts d'HST existants révisés, conformément aux Seuils de risque établis, à la réception d'informations défavorables	S.O. – Nouvel indicateur pour 2025-26	Au moins 90 %	31-03-2027
Taux de conformité des entités canadiennes réglementées aux règlements de Transports Canada en matière de sûreté.	2022-2023 : 81,00 % 2023-2024 : 89,94 % 2024-2025 : 89,60 %	Au moins 80 %	31-03-2027

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

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

Indicateurs de résultat ministériel	Résultats réels	Cible 2026-2027	Date d'atteinte de la cible
Pourcentage des règlements de Transports Canada en matière de sûreté harmonisé avec les normes internationales en transport (aérien)	2022-23: 95.1% 2023-24: 65.1% 2024-25: 65.1%	Au moins 80 %	31-03-2027

Indicateurs de résultat ministériel	Résultats réels	Cible 2026-2027	Date d'atteinte de la cible
Le pourcentage des demandes de client pour obtenir des autorisations de sécurité qui répondent aux normes de service de Transports Canada (aérien)	2022-23: 89% 2023-24: 90% 2024-25: 95%	Au moins 83 %	31-03-2027
Pourcentage des inspections de navires canadiens et des inspections de cargaisons réglementées (céréales, bois et concentrés) effectuées dans les normes de service établies (marine)	2022-23: 99.99% 2023-24: 99.84% 2024-25: 99.67%	Au moins 98 %	31-03-2027

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

Plans visant à atteindre les cibles

La section suivante décrit les résultats prévus relativement à Un réseau de transport sûr et sécuritaire en 2026–2027.

Un réseau de transport sécuritaire

Transports Canada se concentrera sur les résultats prévus suivants pour 2026-2027 :

Assurer les services essentiels des aéronefs du gouvernement

- Fournir des services d'aviation en soutien aux ministères et organismes gouvernementaux, notamment :
 - le ministère des Pêches et des Océans (MPO);
 - la Garde côtière canadienne (GCC);
 - le ministère de la Défense nationale (MDN); et
 - autres ministères.
- Assurer la maintenance de notre flotte d'aéronefs à voilure fixe et à voilure tournante ainsi que d'un simulateur, notamment en :
 - réalisant des progrès vers l'opérationnalisation d'un système d'aéronef télépilote (SATP);
 - assurant la gestion et l'exploitation de bases dont le gouvernement est propriétaire et locataire.

Promouvoir et surveiller la sécurité de l'aviation civile au Canada

- Continuer à mettre en œuvre le Programme national de surveillance de l'Aviation civile et le Programme de santé et de sécurité au travail – Aviation afin de maintenir les normes les plus élevées en matière de sécurité aérienne.
- Mettre à jour le cadre réglementaire des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) du Ministère, en mettant l'accent sur ce qui suit :
 - une meilleure harmonisation avec les normes et pratiques recommandées de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI);
 - l'élargissement des exigences de sécurité pour qu'elles s'appliquent aux secteurs de la conception et de la fabrication;

- l'exploration de l'applicabilité des SGS à d'autres secteurs participant à l'exploitation et à la maintenance des aéronefs, y compris les SGS volontaires.
- Améliorer le système de gestion de la qualité (SGQ) du Canada pour assurer une surveillance fondée sur des données probantes de la conformité aux normes internationales, y compris :
 - des outils améliorés;
 - des audits internes;
 - des mesures d'amélioration continue.
- Poursuivre la mise en œuvre de la réglementation relative aux SATP au-delà de la visibilité directe, par :
 - l'avancement du portail de gestion des drones;
 - l'élaboration de lignes directrices à l'intention de l'industrie;
 - la réalisation d'activités de surveillance.
- Entreprendre des recherches et des évaluations axées sur la sécurité des technologies aéronautiques émergentes, comme la mobilité aérienne avancée, notamment dans le cadre d'une collaboration internationale.
- Poursuivre la mobilisation des administrations partenaires internationales afin d'harmoniser les exigences en matière de certification des systèmes de mobilité aérienne avancée.
- Continuer à soutenir le lancement et la rentrée d'engins spatiaux à des fins commerciales au Canada en :
 - publiant des exigences intermédiaires;
 - examinant les processus à l'intention des demandeurs de lancement d'engins spatiaux à des fins commerciales;
 - soutenant les demandes de lancement d'engins spatiaux présentées par l'industrie.



S'attaquer aux problèmes mondiaux de sécurité aérienne

- Continuer à mettre l'accent sur la contribution du Canada aux [normes et pratiques recommandées](#) de l'OACI afin de promouvoir un secteur de l'aviation civile sécuritaire, efficace, sûr, économiquement durable et respectueux de l'environnement.
- Harmoniser les cadres de sécurité et de sûreté de l'aviation du Canada avec les normes internationales et les pratiques exemplaires pour s'assurer qu'ils fonctionnent bien avec les systèmes d'autres pays et aident le Canada à se conformer aux exigences de l'OACI.
- Mettre en œuvre les mesures correctives découlant de l'audit universel de la supervision de la sécurité réalisé par l'OACI en 2023 et préparer la mission de validation coordonnée de l'OACI pour 2026.
- Préparer le programme universel d'audits de la sécurité 2026-2027 de l'OACI.
- Faire progresser l'Initiative sur la sécurité aérienne en continuant à jouer un rôle de premier plan à l'échelle internationale, notamment en présidant le Comité consultatif sur la sécurité aérienne et en organisant conjointement le cinquième Forum sur la sécurité aérienne prévu en 2026.
- Surveiller, évaluer et atténuer les risques dans les zones de conflit ou à proximité.

- Travailler avec Affaires mondiales Canada pour soutenir la réponse actuelle du Canada à l'écrasement du vol PS752 et ainsi faire avancer la justice et la responsabilisation auprès des victimes et de leurs familles.
- Travailler avec d'autres pays pour rendre le transport aérien mondial plus sécuritaire, plus sûr et plus respectueux de l'environnement en échangeant des connaissances et en renforçant les compétences.
- Faciliter la tâche de l'industrie en signant des accords avec d'autres pays pour réduire les règles et le travail supplémentaires.

Renforcer la gestion des urgences, l'état de préparation et la capacité d'intervention de Transports Canada

- Continuer à assumer ses responsabilités légales, notamment celles prévues par la [Loi sur la gestion des urgences](#).
- Se préparer et intervenir en cas d'urgences et d'incidents majeurs liés aux transports, notamment en supervisant la sécurité et la sûreté des transports et en coordonnant le soutien aux événements de la Coupe du monde de la FIFA 2026 au Canada.
- Poursuivre la collaboration avec les autres ministères, les experts modaux, les intervenants de l'industrie, les provinces et territoires et les peuples autochtones pour se préparer aux situations d'urgence.
- Poursuivre la collaboration avec les experts en matière de transport et de renseignement de sûreté dans le cadre d'évaluations des menaces.
- Élaborer une méthode de gestion des risques liés aux situations d'urgence axée sur les principales vulnérabilités et menaces.
- Créer et mettre à jour un répertoire des autorités et des mesures d'intervention, ainsi que des incidents majeurs et des interventions.
- Intégrer davantage de données et utiliser les systèmes d'information géographique (SIG) pour améliorer la visualisation et notre compréhension des scénarios de risques antérieurs et éventuels.
- Continuer d'assurer les services de nos centres d'opérations 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 qui soutiennent la gestion des incidents :
 - Centre d'intervention (CITC) – le centre de liaison du Ministère pour ce qui est des incidents et des interventions liés aux transports sous réglementation fédérale ayant une incidence sur la sécurité et la sûreté, par exemple, les restrictions de l'espace aérien, les déversements en milieu marin, les déraillements de trains et les menaces pour la sûreté ferroviaire;
 - Centre des opérations du Programme de protection des passagers – le centre responsable de la mise en œuvre du Programme de protection des passagers amélioré pour ce qui est des mesures de sûreté qui limitent les déplacements des voyageurs préoccupants, et aide à résoudre les erreurs sur la personne;
 - [Centre canadien d'urgence transport \(CANUTEC\)](#) – le centre surveille et signale les situations d'urgence et les incidents liés aux marchandises dangereuses dans tous les modes de transport, et ce, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.

Offrir des conseils techniques sur la manutention des marchandises dangereuses et les interventions en cas d'urgence

- Offrir en tout temps aux intervenants, par l'entremise de CANUTEC, des conseils techniques sur la manutention des marchandises dangereuses en cas d'urgence et d'incident dans tous les modes de transport.

- Promouvoir les programmes de sensibilisation à la sécurité de CANUTEC afin de sensibiliser les intervenants (municipalités, premiers intervenants, etc.) et les peuples autochtones.
- Améliorer les connaissances en matière d'état de préparation par l'analyse des incidents, les simulations, les exercices, les consultations et la recherche.
- Préparer la prochaine édition du [Guide des mesures d'urgence \(GMU\)](#) et continuer à promouvoir et à distribuer l'édition 2024.
- Évaluer les plans d'intervention d'urgence (PIU) pour les marchandises dangereuses afin de s'assurer que l'industrie est en mesure de réagir à un rejet réel ou prévu de marchandises dangereuses à haut risque pendant le transport.
- Continuer à envoyer des spécialistes en mesures correctives sur les sites des urgences mettant en cause des marchandises dangereuses afin de soutenir la sécurité publique en évaluant et en surveillant les mesures correctives et les mesures d'atténuation.
- Maintenir et améliorer la capacité du Canada à réagir aux événements chimiques, biologiques, radiologiques, nucléaires et explosifs.

Favoriser la sécurité du pilotage et de la navigation dans les eaux canadiennes

- Faire avancer les travaux sur le projet de règlement canadien sur le pilotage maritime de 2025 après les récentes mises à jour du [Règlement général sur le pilotage](#), notamment l'introduction de systèmes de gestion de la qualité et l'harmonisation des exigences régionales.
- Harmoniser les exigences nationales en matière de navigation du [Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique](#) comprenant les mises à jour internationales du [Recueil sur la navigation polaire](#) concernant les nouvelles exigences en matière de sécurité de la navigation et de planification des voyages pour les navires non ressortissant à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) dans les régions polaires.
- Faire avancer les modifications au [Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation](#) pour l'aligner sur les récentes mises à jour de la SOLAS de l'Organisation maritime internationale, notamment :
 - la modernisation des renvois;
 - la mise à jour des normes de fonctionnement;
 - la révision des règles de transport du système d'identification automatique;
 - la possibilité d'utiliser des systèmes de cartes électroniques pour les bâtiments de petite taille;
 - l'obligation liée à l'équipement de sécurité principal.

Moderniser l'inspection des cargaisons et le contrôle par l'État du port

- Faire progresser les travaux sur le contrôle par l'État du port et l'inspection nationale des cargaisons afin de soutenir un environnement réglementaire/opérationnel efficace et prévisible, notamment en :
 - explorant les options visant à renforcer les applications informatiques requises;
 - favorisant l'uniformité à l'échelle nationale;
 - renforçant le recouvrement des coûts;
 - éclairant la prise de décision fondée sur les risques à l'aide de données.

Moderniser la réglementation sur les embarcations de plaisance

- Mettre à jour le [Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance](#) pour combler les lacunes réglementaires et donner au ministre des Transports le

pouvoir de suspendre ou de révoquer les cartes de conducteur d'embarcation de plaisance dans certaines situations.

Mettre à jour les règlements et les mesures régissant les gens de mer

- Aller de l'avant avec le projet de règlement sur le personnel maritime pour :
 - harmoniser les exigences canadiennes avec les exigences internationales;
 - moderniser la réglementation;
 - assurer l'uniformité et l'application de pratiques exemplaires dans l'industrie maritime.
- Poursuivre les efforts visant à assurer l'uniformité et la surveillance à l'échelle nationale de la délivrance des documents spécifiant les effectifs de sécurité.
- Poursuivre les projets de modernisation de la médecine maritime et de modernisation des services de certification des gens de mer afin d'améliorer la prestation des services de certification des gens de mer, y compris l'utilisation d'applications numériques de nature infonuagique permettant de moderniser et de rationaliser les services.

Promouvoir la sécurité des bâtiments canadiens

- Mettre en œuvre les exigences [du Règlement sur le système de gestion de la sécurité maritime \(RSGSM\)](#), notamment en :
 - mettant sur pied la certification des systèmes de gestion de la sécurité (SGS);
 - examinant les documents des bâtiments relatifs au règlement;
 - aidant les exploitants à développer et à documenter leurs systèmes de gestion de la sécurité.
- Poursuivre les efforts visant à accroître la sécurité des petits bâtiments en faisant progresser les travaux liés au [Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche et au Règlement sur les petits bâtiments](#), et en fournissant des outils et des lignes directrices connexes.
- Améliorer la conformité réglementaire en :
 - examinant la fréquence des inspections;
 - surveillant les organisations reconnues;
 - mettant à jour la façon dont nous supervisons les bâtiments canadiens;
 - veillant à ce que les embarcations de plaisance utilisées comme bâtiments transportant des passagers respectent la réglementation.
- Continuer à soutenir les projets de promotion de la sécurité nautique ou de recherche sur les meilleurs moyens de modifier les comportements des plaisanciers au Canada, par l'intermédiaire du [Programme de contributions pour la sécurité nautique](#).



Renforcer la sécurité des véhicules automobiles et des passagers

- Poursuivre l'inspection des véhicules et s'assurer qu'ils respectent les exigences de sécurité, notamment en :
 - mettant à l'essai les véhicules, les sièges d'auto pour enfant et les pneus;
 - faisant la vérification des fabricants et des importateurs;
 - supervisant les rappels de sécurité;

- analysant les plaintes relatives à la sécurité pour cerner les défauts de sécurité et veiller à ce que des rappels soient publiés, le cas échéant.
- Continuer à adapter le régime de sécurité du Canada en fonction des nouvelles technologies automobiles. Soutenir l'utilisation sécuritaire des technologies sans ajouter de règles ou de travail inutiles pour l'industrie, notamment en :
 - faisant des recherches sur la sécurité avant d'élaborer tout nouveau règlement;
 - participant à des organismes internationaux de normalisation;
 - mettant à jour les lignes directrices non réglementaires et les normes réglementaires;
 - mobilisant les intervenants et en informant les consommateurs des nouvelles technologies.
- Aborder les questions liées à l'automatisation et à la connectivité accrues des véhicules, notamment en :
 - collaborant avec des partenaires pour faire face aux risques de sécurité dans les véhicules;
 - participant aux forums internationaux de normalisation sur la cybersécurité des véhicules;
 - soutenant le plan d'action national du gouvernement pour lutter contre le vol de véhicules.
- Continuer à soutenir les provinces, les territoires et le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé en actualisant et en appliquant les normes du Code canadien de sécurité, par le biais du Programme de paiements de transfert de la sécurité routière.
- Mettre la dernière main aux investissements du Programme amélioré de paiements de transfert de la sécurité routière dans les projets mettant l'accent sur des aspects prioritaires comme les suivants :
 - les collisions routières, y compris la conduite en état d'ébriété, la distraction au volant et la conduite agressive;
 - la vitesse excessive;
 - la conception novatrice, la mise à l'essai et l'intégration de véhicules connectés et automatisés;
 - la formation, la mise à l'essai et le perfectionnement en matière de système avancé d'aide à la conduite.



Améliorer la conformité en matière de sécurité et de sûreté grâce au Programme national d'application de la loi

- Continuer à prendre des mesures d'application de la loi contre la non-conformité aux lois et règlements en matière de sécurité des transports.
- Continuer à travailler avec tous les modes de transport pour s'assurer que les entités réglementées respectent les exigences réglementaires, notamment en relevant rapidement les problèmes afin d'encourager la conformité.
- Simplifier et renforcer notre approche en matière d'application de la loi, en :
 - fixant des exigences minimales pour l'évaluation de la non-conformité;

- fournissant des lignes directrices sur les activités d'application de la loi, y compris l'utilisation du pouvoir discrétionnaire;
- offrant une formation complète sur l'application de la loi afin de garantir l'efficacité de la surveillance et de l'application de la loi;
- menant des enquêtes administratives et pénales en cas de non-conformité présumée;
- améliorant les capacités d'établissement de rapports sur l'application de la loi afin de fournir de meilleures analyses de données servant à déterminer les risques en matière de sécurité et de sûreté et à améliorer la prise de décision fondée sur des données.
- Continuer à imposer des sanctions administratives pécuniaires (amendes) en vertu de la [Loi maritime du Canada](#).

Investir dans l'amélioration de la sécurité ferroviaire

- Continuer à soutenir les projets dans le cadre du [Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire](#) pour améliorer la sécurité aux passages à niveau à haut risque et le long des voies ferrées ainsi que réduire le nombre de décès et de blessures graves.
- Mettre en œuvre les recommandations de l'évaluation du programme 2025-2026 pour combler les lacunes dans le rendement et la surveillance du programme.
- Continuer à faire avancer la réglementation relative à la commande des trains améliorée, en s'appuyant sur la consultation de l'industrie et des syndicats.
- Mettre à jour le [Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire](#) pour inclure des dispositions nouvelles et mises à jour.
- Mettre à jour le [Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire](#), notamment en ajoutant des exigences relatives aux systèmes de gestion de la fatigue.
- Remplacer le [Règlement sur les normes de compétence des employés ferroviaires](#) par des documents d'orientation à jour sur le [Règlement sur la formation et la qualification du personnel ferroviaire](#).
- Soutenir les projets gouvernementaux visant à réduire les formalités administratives dans le secteur des transports.



Mettre en œuvre des initiatives visant à assurer la sécurité du transport des marchandises dangereuses au Canada

- Contribuer à réduire le fardeau réglementaire, à diversifier les échanges commerciaux et à développer de grands projets pour bâtir une économie canadienne unifiée et soutenir la compétitivité du Canada à l'échelle mondiale, notamment en :
 - mettant à jour le [Règlement sur le transport des marchandises dangereuses](#) et en veillant à ce qu'il soit conforme aux exigences internationales;
 - ajoutant des normes nouvelles ou à jour relatives aux contenants qui reflètent les besoins nationaux;
 - collaborant avec des instances internationales pour harmoniser les règlements et les normes.
- Effectuer des évaluations des risques et des examens techniques afin d'orienter les politiques et les mises à jour de la réglementation fondées sur des données probantes.

- Fournir une expertise technique sur les exigences réglementaires, notamment la classification, les critères d'épreuve et la sélection des contenants.
- Mettre l'accent sur la recherche technique dans des domaines clés, notamment :
 - les technologies des batteries et du stockage de l'énergie;
 - le transport des marchandises dangereuses dans les corridors commerciaux et énergétiques du Canada;
 - les nouveaux types de conteneurs et les méthodes d'épreuve des conteneurs pour le transport des marchandises dangereuses;
 - la planification des interventions d'urgence.

Améliorer la sécurité, la conformité et la surveillance des transports

- Continuer à utiliser une approche fondée sur les risques pour planifier les inspections en se concentrant sur les sites hautement prioritaires.
- Améliorer la responsabilité modale en :
 - fournissant aux inspecteurs de la formation, des normes et des ressources techniques;
 - réorientant les principales fonctions d'inspection.
- Renforcer les préparatifs et les interventions d'urgence en :
 - travaillant en étroite collaboration avec le Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC) et les spécialistes en mesures correctives (SMC);
 - utilisant une approche intégrée de la préparation aux urgences liées au TMD, notamment les incidents mettant en cause des piles au lithium et les événements chimiques, biologiques, radiologiques, nucléaires et explosifs.
- Fournir et améliorer les données et les systèmes permettant de gérer le transport des marchandises dangereuses, notamment en :
 - développant un système central de transport des marchandises dangereuses;
 - améliorant la base de données d'identification des clients (BDIC);
 - passant des systèmes existants à des plateformes numériques modernes.
- Poursuivre la collaboration avec tous les ordres de gouvernement, les peuples autochtones et les principaux intervenants, notamment :
 - l'industrie;
 - les gouvernements provinciaux et territoriaux ainsi que les administrations municipales;
 - les partenaires internationaux, y compris les États-Unis;
 - les premiers intervenants; et
 - le public.
- Faire avancer les travaux sur les [appels à la justice](#) du rapport final de l'[Enquête nationale sur les femmes et les filles autochtones disparues et assassinées](#) (FFADA) liés aux transports, notamment :
 - [l'appel à la justice 4.8](#) : « Veiller à l'établissement de services et d'infrastructures de transport et de transport en commun sécuritaires et abordables destinés aux femmes, aux filles et aux personnes 2ELGBTQQIA autochtones vivant dans des communautés éloignées ou rurales »;
 - [l'appel à la justice 8.1](#) : « Nous demandons à tous les fournisseurs de services de transport et l'industrie hôtelière de suivre des formations afin de détecter



l'exploitation sexuelle et la traite de personnes et d'y réagir, ainsi que d'élaborer et de mettre en œuvre des politiques et des pratiques visant à signaler de telles situations. »;

- [l'appel à la justice 17.9](#) : « Fournir des options de transport sécuritaires pour les femmes, les filles et les personnes 2ELGBTQQA métisses ».

Un réseau de transport sûr

Transports Canada se concentrera sur les résultats prévus suivants pour 2026-2027 :

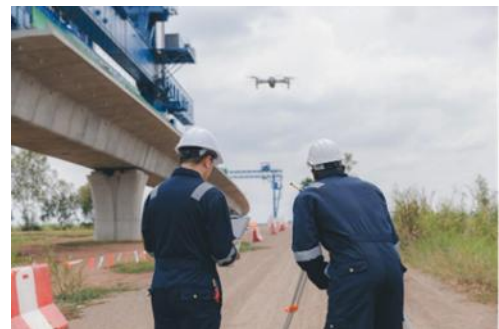
Améliorer les systèmes et les technologies de contrôle aérien

- Transférer la tâche de certification des équipes maître et chien entraînées à la détection d'explosifs aux tiers approuvés pour :
 - accroître la capacité du Canada à contrôler le fret aérien;
 - améliorer l'accès aux services de certification;
 - aider les marchandises à être acheminées en toute sécurité vers les marchés mondiaux;
 - maintenir la rigueur du programme au moyen d'audits et de vérifications.
- Poursuivre la mise en œuvre du Programme de sûreté des approvisionnements de bord qui exige que tous les approvisionnements à bord de vols internationaux, transfrontaliers et intérieurs à haut risque soient sécurisés.
- Veiller à ce que les participants au programme qui contrôlent, entreposent ou transportent des approvisionnements de bord se conforment aux nouvelles exigences du Canada.
- Continuer à mettre l'accent sur l'initiative des programmes de sûreté pour les transporteurs aériens pour s'assurer qu'elle est conforme aux normes de l'annexe 17 de l'OACI, et promouvoir une approche globale, coordonnée et intégrée de la sûreté des transporteurs aériens grâce à une documentation claire des rôles, des responsabilités, de la formation et de l'évaluation des risques.
- Améliorer le Programme de ciblage du fret aérien préalable au chargement qui utilise l'IA pour déterminer le fret à haut risque avant le chargement, renforçant ainsi la résilience économique et la confiance du public.
- Travailler avec l'Agence des services frontaliers du Canada et les partenaires de l'industrie pour rationaliser les soumissions de données sur le fret aérien et adopter une approche « Une fois suffit » conforme aux approches de l'OACI et de l'Organisation mondiale des douanes.



S'attaquer aux problèmes de sûreté liés aux drones

- Poursuivre l'élaboration de cadres stratégiques pour faire face aux risques liés à la sûreté des drones dans les aéroports, les prisons et d'autres infrastructures essentielles.
- Soutenir l'utilisation sécuritaire et responsable de technologies anti-drones pour garantir la sûreté des opérations de drones au Canada.



Améliorer la façon dont nous réglementons et supervisons la sûreté maritime

- Poursuivre la mise à jour du [Règlement sur la sûreté du transport maritime](#) pour :
 - l'harmoniser à d'autres lois et règlements;
 - combler les lacunes réglementaires;
 - l'harmoniser au [Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires](#).
- Mettre à jour la [Loi sur la sûreté du transport maritime](#) pour :
 - moderniser le cadre de sûreté maritime du Canada;
 - ajouter le pouvoir de prendre des arrêtés d'urgence;
 - conclure des accords avec des tiers et limiter les opérations des bâtiments pour faire face à des situations de sûreté;
 - traiter les menaces à la sûreté de la santé publique.
- Élaborer un énoncé national de contexte de risque en matière de sûreté maritime afin de fournir une compréhension fondée sur des données probantes des principales menaces à la sûreté maritime et d'améliorer la façon dont le Canada surveille et gère la sûreté maritime.
- Améliorer la sûreté des ports en collaborant avec des partenaires pour élaborer des initiatives visant à lutter contre la criminalité et d'autres risques émergents.
- Aider les partenaires nationaux et internationaux à faire face aux nouvelles menaces à la sûreté maritime, comme les flottes fantômes mondiales et la protection des infrastructures sous-marines essentielles.
- Contribuer à l'élaboration des normes de cybersécurité de l'Organisation maritime internationale.

Protéger le réseau de transport contre les menaces à la sûreté

- Collaborer avec les partenaires fédéraux et internationaux afin d'améliorer le renseignement sur les menaces et de coordonner les réactions aux menaces à la sûreté du réseau national de transport.
- Informer l'industrie des nouvelles menaces à la sûreté du réseau de transport et des secteurs concernés.
- Travailler avec des experts intraministériels pour appuyer les décisions fondées sur des données probantes et élaborer des programmes sur les risques potentiels pour la sécurité nationale et les moyens de les gérer.
- Soutenir les contributions du Canada à la défense internationale et à la sécurité nationale dans le domaine des transports, notamment en collaborant avec l'OTAN.

Contribuer à rendre le réseau ferroviaire canadien plus sûr

- Continuer à inspecter la sûreté des sites, des gares et des installations ferroviaires.
- Poursuivre l'élaboration de politiques, de procédures opérationnelles normalisées et d'outils sur la sûreté ferroviaire pour faire face aux risques et aux incidents, comme l'altération, l'interférence avec l'exploitation ferroviaire ou d'autres événements suspects.
- Poursuivre la collaboration avec les partenaires en matière de renseignement de sûreté afin d'acquérir et de fournir à l'industrie de l'information sur la formation et la sensibilisation dans le domaine de la sûreté.
- Poursuivre un programme coordonné de mesures de sûreté ferroviaire, notamment :
 - de nouveaux outils, si nécessaire, dans le cadre de la sûreté ferroviaire;
 - l'amélioration de la manière dont les chemins de fer sont contrôlés;
 - l'élaboration de plans d'activités et de surveillance nationale fondées sur les risques pour les programmes de sûreté du transport ferroviaire des voyageurs, de

sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses, de sûreté des ponts et tunnels internationaux et de sécurité du transport ferroviaire des marchandises dangereuses;

- l'organisation de séances de formation et d'information à l'intention des entités réglementées, des inspecteurs et des gestionnaires régionaux;
- l'élaboration de politiques de cybersécurité pour les chemins de fer;
- la recherche de nouvelles politiques et de tendances en matière de sûreté ferroviaire;
- la collaboration avec les gouvernements provinciaux et territoriaux, les peuples autochtones et l'industrie pour protéger les corridors et les infrastructures de transport commercial essentiels;
- l'investissement dans le système de Gestion de la surveillance réglementaire (GSR) pour rendre les activités plus efficaces, stimuler l'innovation, améliorer l'analyse des données visant à gérer les risques de sûreté futurs et à nous aider à prendre des décisions fondées sur des données.

Contrôler rapidement et efficacement les travailleurs dans le secteur des transports

- Veiller à ce que les demandes d'habilitation de sécurité en matière de transport soient traitées dans le respect des normes de service.
- Automatiser et réduire les processus manuels d'habilitation de sécurité en se concentrant sur l'expérience utilisateur et en répondant aux demandes et exigences de l'industrie.
- Collaborer avec les partenaires fédéraux en matière de sûreté pour accroître l'accès aux renseignements criminels afin d'améliorer la prise de décision concernant les personnes ayant des liens connus avec le crime organisé.
- Maintenir et améliorer les relations et les procédures avec les partenaires fédéraux en matière de sûreté, notamment en simplifiant la gestion des volumes, de la complexité et de la prise de décision.
- Aider les partenaires en matière de sûreté (Sécurité publique, GRC, ASFC, police) à :
 - gérer les menaces internes d'une nouvelle manière et à l'aide de pratiques exemplaires;
 - créer un nouveau système d'accès au précontrôle.
- Analyser les tendances en matière de sûreté afin d'améliorer la diligence raisonnable avec les partenaires en matière de sûreté.

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

Transports Canada se concentrera sur les résultats prévus suivants pour 2026-2027 :

Réduire les formalités administratives dans l'ensemble des cadres réglementaires

- Faire progresser la modernisation et l'innovation en matière de réglementation en appuyant les priorités du gouvernement du Canada visant à réduire les formalités administratives, à améliorer la prise de décision fondée sur des données probantes et à promouvoir l'efficacité de la réglementation.

Mettre à jour les régimes de sécurité et de sûreté de l'aviation du Canada

- Continuer à améliorer nos services en ligne en les numérisant et en automatisant, notamment :
 - les services de produits aéronautiques;
 - les permis d'élèves-pilotes;
 - les demandes de licences;

- les qualifications de type des drones;
- les certificats d'opérations aériennes spécialisées pour les drones;
- les licences numériques des membres du personnel (identification numérique);
- les rapports de tests en vol des pilotes;
- la certification des exploitants aériens.
- Améliorer les outils de gestion de la charge de travail qui aident à fournir des services en :
 - renforçant l'efficacité;
 - accélérant la prestation de services;
 - améliorant la connexion avec d'autres systèmes.
- Lancer un centre de contact et un agent virtuel pour fournir un accès en libre-service aux informations et aux lignes directrices sur la délivrance des licences de pilote.
- Collaborer avec le Conseil national de recherches pour investir dans des projets de recherche susceptibles d'éclairer les politiques et les dispositions réglementaires relatives aux drones.
- Continuer à améliorer le processus de délivrance des certificats de médecin de l'aviation afin d'être plus efficace et de fournir un meilleur service.
- Élaborer une formation moderne et efficace pour les examinateurs médicaux afin de répondre aux principales préoccupations de l'industrie, comme la santé mentale.
- Poursuivre, avec des partenaires internationaux, la mise à l'essai, l'amélioration et la mise en œuvre de l'Initiative « Traitement approprié – mode aérien » afin de soutenir les changements de règles qui permettraient aux compagnies aériennes d'utiliser des technologies biométriques et numériques pour vérifier l'identité des passagers.
- Faciliter le recouvrement des coûts des activités de certification grâce à des systèmes modernisés de facturation et de suivi du temps de travail.
- Poursuivre la modernisation de la surveillance et de la prestation de services en passant à un modèle de surveillance fondé sur les données et les risques, et en mettant à jour les processus opérationnels internes et les outils de surveillance.

Améliorer la sécurité maritime

- Mettre à jour le [Règlement sur les droits de sécurité maritime](#) pour :
 - déterminer et centraliser les droits de sécurité maritime en un seul endroit;
 - réduire le nombre de droits pour les inspections de bâtiments canadiens;
 - aviser les propriétaires et les équipages de bâtiments de se préparer à des inspections répétées plus rapides et moins nombreuses.
- Poursuivre l'élaboration de politiques et les travaux sur le [Programme de formation dans le domaine maritime](#) du Ministère.
- Continuer à numériser les opérations afin d'améliorer la prestation des services et l'efficacité opérationnelle.



Améliorer la surveillance de la sécurité ferroviaire

- Réviser le Programme des systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté ferroviaires du Ministère pour le rendre plus efficace.
- Améliorer la capacité de Transports Canada à constamment surveiller la sécurité ferroviaire, surveiller la conformité et appliquer les règlements.

- Utiliser les données pour améliorer la surveillance en :
 - combinant les systèmes de données pour qu'ils fonctionnent mieux et qu'on puisse réduire les technologies obsolètes;
 - utilisant l'analyse numérique pour aider à orienter les programmes et les décisions en matière de surveillance.
- Continuer à étudier les nouvelles technologies, notamment :
 - les portails d'inspection de sécurité à distance;
 - les locomotives à hydrogène et à batterie;
 - les systèmes de détection en voie;
 - l'exploitation de trains à traction répartie.

L'analyse comparative entre les sexes plus

Responsabilité essentielle 1 : Un réseau de transport sécuritaire et sûr

Notre collecte de données comprend :

- des données démographiques sur le personnel interne;
- des bases de données opérationnelles et de certification;
- des sources statistiques externes;
- la mobilisation des intervenants;
- les rapports de projets;
- des renseignements géographiques et au niveau des incidents avec une analyse supplémentaire par le biais d'examen des règlements et des politiques.

Ressources prévues pour atteindre les résultats

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

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

Ressources	Prévues
Dépenses	481 612 975 \$
Équivalents temps plein	3 383

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

Répertoire des programmes

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

- Services aériens
- Surveillance de la sécurité aérienne
- Cadre réglementaire de la sécurité aérienne
- Surveillance de la sûreté aérienne
- Cadre réglementaire de la sûreté aérienne
- Gestion des urgences
- Programme de sûreté ferroviaire

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

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

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

- L'indicateur « Pourcentage des autorisations réglementaires de sécurité des entités certifiées qui étaient traitées conformément aux normes de service établies (transport maritime) » a été affiné et correspond mieux au résultat ministériel, car il reconnaît l'incidence économique de la réalisation des inspections de bâtiments dans le respect des normes de service établies. De plus, les inspections de cargaison ont été incluses ; elles permettent d'élargir le champ d'application et de mieux refléter les activités du Ministère.

Responsabilité essentielle 2 : Un réseau de transport écologique et novateur

Dans la présente section

- [Description](#)
- [Répercussions sur la qualité de vie](#)
- [Indicateurs, résultats et cibles](#)
- [Plans visant à atteindre les cibles](#)
- [L'analyse comparative entre les sexes plus](#)
- [Ressources prévues pour atteindre les résultats](#)
- [Répertoire des programmes](#)
- [Résumé des changements apportés au cadre d'établissement de rapport depuis l'année dernière](#)

Description

Soutenir le programme environnemental du gouvernement du Canada en réduisant les émissions atmosphériques nocives; réduisant l'incidence du transport maritime; et 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 :

Domaine : Environnement

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.

Indicateurs, résultats et cibles

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

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

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

Indicateurs de résultat ministériel	Résultats réels	Cible 2026-2027	Date d'atteinte de la cible
Variation en pourcentage des émissions de GES produites par le secteur des transports	2022-2023 : Aucun changement par rapport aux niveaux de 2005 en 2022 2023-2024 : Les émissions de 2023 seront publiées en avril 2025 2024-2025 : Les résultats seront disponible en avril 2026	Au moins 1% de réduction d'émission annuelle dans le secteur des transports par rapport aux niveaux de 2005. Les réductions d'émissions dans les transports aident le Canada à se rapprocher de l'objectif national de réduction de 40-45%.	31-03-2027

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

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

Indicateurs de résultat ministériel	Résultats réels	Cible 2026-2027	Date d'atteinte de la cible
Volume des déversements d'hydrocarbures de plus de 10 litres détectés	2022-2023 : S.O. – Nouvel indicateur en 2023-2024 2023-2024 : 739 litres 2024-2025 : 1401 litres	Moins de 6 490 litres	31-03-2027
Pourcentage de bâtiments qui respectent les mesures de ralentissement qui atténuent les répercussions du trafic maritime sur les espèces marines	2022-2023 : 99,94 % 2023-2024 : 99,97 % 2024-2025 : 99,97 %	Au moins 85 %	31-03-2027

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

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

Indicateurs de résultat ministériel	Résultats réels	Cible 2026-2027	Date d'atteinte de la cible
Nombre de projets, d'évaluations, d'études et d'analyses en lien avec les technologies nouvelles et émergentes dans le domaine du transport qui fournissent des preuves pour appuyer la prise de décisions en matière de politiques et de réglementation	2022-2023 : S.O. – Nouvel indicateur 2023-2024 : 33 2024-2025 : 35	Au moins 30	31-03-2027

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

Plans visant à atteindre les cibles

La section suivante décrit les résultats prévus relativement à Un réseau de transport écologique et novateur en 2026–2027.

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

Transports Canada se concentrera sur les résultats prévus suivants pour 2026-2027 :

Soutenir le rendement climatique et la compétitivité du Canada

- Élaborer une stratégie de transport propre pour :

- o réduire les émissions des secteurs aérien, maritime, ferroviaire et routier;
 - o établir une voie vers la carboneutralité d'ici 2050;
 - o permettre une croissance propre;
 - o stimuler les investissements et soutenir le commerce et les collectivités résilientes.
- Finaliser un plan directeur sur les carburants d'aviation durable pour le Canada.
 - Lancer le Programme pour l'abordabilité des véhicules électriques, offrant des incitatifs ciblés au point de vente aux consommateurs et aux entreprises canadiennes afin de les aider à effectuer la transition vers un avenir à faibles émissions.
 - Travailler avec des partenaires mondiaux pour réduire les répercussions environnementales du transport international, y compris :
 - o l'aviation durable au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI);
 - o le transport maritime au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI).
 - Continuer à travailler avec l'Association des chemins de fer du Canada pour réduire les émissions des locomotives et suivre les progrès réalisés grâce au rapport annuel de surveillance des émissions des locomotives.
 - Promouvoir le passage à des transports à émissions faibles ou carboneutres en aidant le marché à se préparer à adopter des carburants et des technologies propres dans tous les modes de transport.
 - Surveiller les progrès accomplis dans la réalisation des cibles climatiques nationales en assurant le suivi de l'adoption de technologies propres (comme les véhicules électriques) et de la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des transports.



Soutenir les règlements, les technologies, les normes et les méthodes en matière d'émissions

- Soutenir les technologies propres par un financement ciblé en élaborant des normes.
- Développer et actualiser des outils analytiques pour orienter les approches réglementaires afin d'accélérer le passage à un réseau de transport à faible teneur en carbone et à zéro émission pour tous les modes de transport.
- Rechercher des lignes directrices et des normes de sécurité pour les véhicules moyens et lourds à zéro émission (VMLZE).

Créer des corridors maritimes verts et des pôles maritimes d'énergie propre

- Développer des corridors maritimes verts à l'échelle nationale et vers les ports internationaux, y compris en finançant des projets visant à réduire les émissions nationales des ports et des bâtiments par le biais du [Programme de corridors maritimes verts](#).

Promouvoir et soutenir le camionnage à zéro émission sur les routes canadiennes

- Poursuivre le Programme de camionnage à zéro émission afin d'accélérer le déploiement en toute sécurité de véhicules moyens et lourds à zéro émission sur les routes canadiennes, notamment en :
 - finançant les déploiements de camions à zéro émission avec des essais au Québec, en Alberta et en Colombie-Britannique;
 - recueillant et analysant des données sur les performances réelles de ces véhicules dans les conditions canadiennes.



Explorer et démontrer la faisabilité des technologies de décarbonisation marine

- Financer deux essais de remorqueurs au biodiesel et électriques dans le cadre du programme de recherche et de développement sur les écotecnologies marines.
- Soutenir 14 études de faisabilité d'écotechnologies marines dans le cadre du [programme de subventions Démonstration de navires propres](#).
- Continuer à soutenir la [Stratégie de l'Organisation maritime internationale sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre des navires \(2023\)](#), notamment :
 - une norme mondiale sur les carburants marins fondée sur des objectifs;
 - un système international de tarification des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur maritime.
- Promouvoir les carburants de substitution qui soutiennent les engagements de réduction des gaz à effet de serre et respectent les normes relatives aux contaminants atmosphériques.

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

Transports Canada se concentrera sur les résultats prévus suivants pour 2026-2027 :

Renforcer la portée, l'efficacité et l'efficience de la protection de la navigation au Canada

- Mettre à jour et ajouter des catégories d'ouvrages mineurs dans l'[Arrêté visant les ouvrages mineurs](#) pour les eaux navigables qui ne nécessitent pas l'approbation de Transports Canada.
 - Cette mesure nous permettra de nous concentrer sur les ouvrages ayant des répercussions potentielles plus importantes.
- Moderniser le [Règlement sur les ouvrages construits dans les eaux navigables](#) et le [Règlement sur les ponts des eaux navigables](#) pour :
 - les fusionner en un seul règlement efficace;
 - mettre à jour les exigences relatives aux ouvrages construits ou placés dans les eaux navigables;
 - clarifier les cas dans lesquels la [Loi sur les eaux navigables canadiennes](#) (LENC) s'applique.

- Introduire les systèmes d'aéronefs télépilotés (drone) pour rendre l'inspection des régions éloignées et difficiles d'accès plus efficace, sécuritaire et efficiente.
- Créer un règlement sur les sanctions administratives pécuniaires afin d'améliorer la conformité grâce à une application de la loi équitable, transparente et prévisible.
- Moderniser les lignes directrices en matière de formation des agents dans le cadre de la LENC en mettant à jour le matériel d'apprentissage et les outils opérationnels.

Promouvoir la protection coordonnée des océans et des voies navigables du Canada

- Fournir des conseils sur le transport maritime dans les aires marines protégées fédérales afin de soutenir les objectifs de conservation des océans du Canada, à savoir 30 % d'ici 2030.
- Étudier et réduire les effets cumulatifs du transport maritime sur les écosystèmes côtiers et les personnes qui en dépendent.
- Élaborer une approche nationale de la surveillance des bâtiments canadiens.
- Élaborer des règlements visant à renforcer les préparatifs et les interventions en cas de déversement et permettre un accès plus rapide et plus uniforme aux services d'urgence maritime.
- Travailler avec d'autres ministères fédéraux, l'industrie et les peuples autochtones pour déterminer les possibilités d'améliorer la capacité du Canada à intervenir en cas de déversements en milieu marin.
- Soutenir les collectivités autochtones et nordiques par le biais de l'[Initiative sur l'équipement de sécurité et l'infrastructure maritime de base dans les collectivités nordiques](#) en finançant l'amélioration des infrastructures maritimes ainsi que l'acquisition et la livraison de l'équipement de sécurité maritime.
- Offrir une formation et un enseignement maritimes aux groupes sous-représentés dans le secteur maritime, notamment les femmes, les habitants du Nord et les peuples autochtones, en soutenant les établissements de formation maritime.
- Financer 34 partenaires des Premières Nations, des Inuit et des Métis dans le cadre du Plan de protection des océans et d'autres initiatives maritimes par le biais du programme de contribution Coordonnateur autochtone maritime.
- Mettre en œuvre la table ronde autochtone sur la réglementation avec des organisations autochtones dans toutes les régions côtières afin d'obtenir la contribution et les conseils des Autochtones sur la réglementation concernant la sécurité maritime et l'environnement.



Prévenir et gérer les risques liés aux espèces envahissantes

- Soutenir des projets dans le cadre du Programme d'innovation pour les eaux de ballast (PIEB) afin d'aider l'industrie à exploiter les [systèmes de gestion des eaux de ballast](#) dans des conditions difficiles dans la région des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent.

- Travailler à l'échelle internationale sur des initiatives de gestion des eaux de ballast, notamment en :
 - mettant à jour la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (Convention internationale sur la gestion des eaux de ballast);
 - mettant en œuvre et surveillant la norme internationale de qualité des eaux de ballast;
 - collaborant avec les États-Unis pour veiller à ce que nos dispositions réglementaires en matière de gestion des eaux de ballast soient compatibles.
- Soutenir les nouvelles sciences et technologies permettant de comprendre et de traiter les risques liés aux espèces aquatiques envahissantes provenant de l'encrassement biologique des bâtiments.
- Contribuer à l'élaboration d'un cadre juridique international sur l'encrassement biologique au sein de l'Organisation maritime internationale.

S'attaquer aux bâtiments problématiques dans les eaux canadiennes

- Réduire les risques maritimes et retirer les bâtiments préoccupants en appliquant la [Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux](#).
- Travailler avec la Garde côtière canadienne et le processus de guichet unique pour améliorer la communication et l'information sur la mise en œuvre de la *Loi*.



Réduire et éliminer les déchets plastiques provenant des navires

- Améliorer les mesures internationales visant à réduire la pollution plastique due à la navigation et aux activités maritimes, en collaboration avec l'Organisation maritime internationale.

Prévenir la pollution et y réagir

- Continuer à appliquer la [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#) et ses règlements actualisés afin d'être prêts à intervenir en cas de déversement d'hydrocarbures provenant de navires et d'autres substances nocives et potentiellement dangereuses.
- Mettre à jour le [Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux](#) afin qu'il corresponde aux exigences de l'Organisation maritime internationale.
- Améliorer les restrictions sur les rejets des bâtiments dans les nouvelles aires marines protégées fédérales, notamment :
 - les huiles de moteur des cales;
 - les eaux grises;
 - les eaux usées;
 - les déchets alimentaires;
 - les eaux de lavage des systèmes d'épuration de gaz d'échappement.

Protéger les baleines dans les eaux canadiennes

- Protéger les épaulards résidents du sud par :

- o des mesures obligatoires et volontaires de gestion des bâtiments sur la côte ouest (notamment des zones de restriction des bâtiments et des limitations de vitesse), afin de réduire le bruit sous-marin et les perturbations physiques dans les habitats clés;
- o des mesures volontaires prises par l'industrie et des partenariats de recherche, comme le [programme d'amélioration de l'habitat et de l'observation des cétacés \(ECHO\)](#).
- Protéger les baleines noires de l'Atlantique Nord par :
 - o des mesures de gestion du trafic maritime sur la côte est afin de réduire le risque de collision avec les navires, y compris des ralentissements obligatoires et volontaires, et une zone réglementée;
 - o des technologies de surveillance et de détection, y compris la surveillance aérienne et la surveillance acoustique sous-marine, pour soutenir la mise en œuvre en temps voulu des mesures de protection.
- Réduire le bruit sous-marin causé par la navigation en :
 - o soutenant les efforts internationaux dans le cadre d'un projet pilote sur la côte ouest;
 - o collaborant avec l'Organisation maritime internationale, notamment en apportant des contributions techniques aux lignes directrices mondiales, et en codirigeant la [Coalition de haute ambition pour un océan plus silencieux](#).



Un réseau de transport qui favorise l'innovation

Transports Canada se concentrera sur les résultats prévus suivants pour 2026-2027 :

Soutenir l'innovation en matière d'environnement et de sécurité dans le secteur des transports

- Poursuivre le Programme de camionnage à zéro émission (PCZE) avec la communauté canadienne de recherche sur le camionnage pour :
 - o aider à comprendre les flux de camions canadiens et ainsi soutenir les politiques, les programmes et la planification des infrastructures fondés sur des données probantes;
 - o financer la phase 2 du défi « Remorque de l'avenir », qui invite les innovateurs canadiens à développer un prototype de remorque aérodynamique de la prochaine génération.
- Mettre en place deux bancs d'essai réglementaires en collaboration avec l'industrie afin de déterminer les risques potentiels, les moyens de les atténuer et les approches adaptatives en matière de surveillance de la sécurité pour :
 - o les locomotives à hydrogène et à batterie;
 - o les navires de surface autonomes (MASS).

- Utiliser les résultats des bancs d'essai pour aider à créer des règlements pour les locomotives à zéro émission et un code MASS à l'Organisation maritime internationale.

L'analyse comparative entre les sexes plus

Responsabilité essentielle 2 : Un réseau de transport écologique et novateur

Notre collecte de données comprend :

- des questionnaires volontaires pour les bénéficiaires (programmes iVZE et iVMLZE);
- des études de recherche;
- la mobilisation des intervenants et des Autochtones;
- les rapports institutionnels des organisations partenaires;
- les évaluations d'impact;
- la recherche technique comme les études de résistance aux chocs.
- Nous utilisons également des données provenant du programme de partenariat et de mobilisation des Autochtones et de notre Centre de mobilisation et de consultation.
- Nous assurons le suivi des cibles de rendement du Programme de formation maritime pour nous assurer que la main-d'œuvre de l'industrie maritime canadienne est de plus en plus diversifiée.

Ressources prévues pour atteindre les résultats

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

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

Ressources	Prévues
Dépenses	812 162 797 \$
Équivalents temps plein	899

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

Répertoire des programmes

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

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

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

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

- L'indicateur « Pourcentage des bâtiments de 20 mètres et plus qui respectent les mesures de limitation de vitesse visant à atténuer les répercussions du trafic maritime sur les espèces marines » a été mis à jour ; la mention « bâtiments de 20 mètres et plus » a été supprimée, car elle ne s'applique plus.

Responsabilité essentielle 3 : Un réseau de transport efficace

Dans la présente section

- [Description](#)
- [Répercussions sur la qualité de vie](#)
- [Indicateurs, résultats et cibles](#)
- [Plans visant à atteindre les cibles](#)
- [L'analyse comparative entre les sexes plus](#)
- [Ressources prévues pour atteindre les résultats](#)
- [Répertoire des programmes](#)
- [Résumé des changements apportés au cadre d'établissement de rapport depuis l'année dernière](#)

Description

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

Répercussions sur la qualité de vie

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

- Productivité

Indicateurs, résultats et cibles

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

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

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

Indicateurs de résultat ministériel	Résultats réels	Cible 2026-2027	Date d'atteinte de la cible
Temps de déplacement d'un point à l'autre de conteneurs le long du corridor commercial entre les ports de la côte Ouest du Canada et Chicago, y compris le temps de passage à la frontière.	2022-2023 : 6,6 jours 2023-2024 : 6,8 jours 2024-2025 : 7,0 jours	Au plus 6,8 jours	31-03-2027
Temps de déplacement d'un point à l'autre, du côté du Canada, de camions de marchandises générales le long du corridor commercial Toronto-États-Unis, y compris le temps de passage à la frontière.	2022-2023 : 3,4 heures 2023-2024 : 3,4 heures 2024-2025 : 3,3 heures	Au plus 3,5 heures	31-03-2027
Le temps de déplacement d'un point à l'autre de marchandises conteneurisées provenant de ports en Asie.	2022-2023 : 39,9 jours 2023-2024 : 35,0 jours 2024-2025 : 33,6 jours	Au plus 30.0 jours	31-03-2027
Le temps de déplacement d'un point à l'autre des exportations canadiennes de grains en vrac des Prairies transitant vers l'Asie.	2022-2023 : 37,9 jours 2023-2024 : 36,7 jours 2024-2025 : 38,3 jours	Au plus 39,0 jours	31-03-2027

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

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

Indicateurs de résultat ministériel	Résultats réels	Cible 2026-2027	Date d'atteinte de la cible
Pourcentage des demandes ou problèmes traités pour les services aériens internationaux	2022-2023 : 100 % (6 sur 6) 2023-2024 : 100 % (11 sur 11) 2024-2025 : 100 % (6 sur 6)	100 %	31-03-2027

Tableau 11 : Transports Canada gère ses actifs de façon efficace

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

Indicateurs de résultat ministériel	Résultats réels	Cible 2026-2027	Date d'atteinte de la cible
Disponibilité des aéroports détenus et gérés par TC	2022-23: 100 % 2023-24: 100 % 2024-25: 100 %	Exactement 100 % (*certains types d'évènements sont exclus du calcul)	31-03-2027

Disponibilité des ports détenus et gérés par TC	2022-23: 100 % 2023-24: 100 % 2024-25: 100 %	Exactement 100 % (*certains types d'évènements sont exclus du calcul)	31-03-2027
Disponibilité des traversiers détenus et gérés par TC	2022-23: 100 % 2023-24: 100 % 2024-25: 90 %	Exactement 100 % (*certains types d'évènements sont exclus du calcul)	31-03-2027

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

Plans visant à atteindre les cibles

La section suivante décrit les résultats prévus relativement à Un réseau de transport efficace en 2026–2027.

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

Transports Canada se concentrera sur les résultats prévus suivants pour 2026-2027 :

Maintenir et améliorer les corridors commerciaux et les chaînes d'approvisionnement du Canada

- Créer les programmes du Fonds pour la diversification des corridors commerciaux et du Fonds d'infrastructure pour l'Arctique.
- Continuer à soutenir la chaîne d'approvisionnement.
- Mobiliser les intervenants sur la logistique, le rendement, les perturbations ainsi que les besoins et défis à long terme.
- Approfondir les exigences prioritaires du gouvernement du Canada en matière de réglementation, de politique, de numérique et d'investissement.
- Travailler stratégiquement avec les intervenants du transport et de la logistique pour :
 - partager des données sur le rendement des opérations et de la chaîne d'approvisionnement;
 - soutenir des décisions de transport fiables et en temps utile.
- Surveiller les ententes de contribution conclues avec les bénéficiaires du [Fonds national des corridors commerciaux](#) afin de s'assurer qu'ils réalisent les projets.
- Travailler avec les compagnies de chemin de fer pour réduire les tarifs marchandises pour le transport interprovincial de l'acier et du bois d'œuvre canadiens à partir du printemps 2026.



Améliorer le réseau et l'infrastructure de l'aviation du Canada

- Poursuivre la mise en œuvre de la stratégie d'investissement du gouvernement dans le Réseau national des aéroports.
- Attirer davantage d'investissements privés et de tiers dans les aéroports, notamment en :

- prolongeant les baux avec les administrations aéroportuaires;
- autorisant davantage d'activités de développement économique sur les terrains aéroportuaires;
- examinant les formules de loyer pour les baux fonciers des aéroports;
- envisageant des options pour la privatisation des aéroports.
- Améliorer la capacité, l'efficacité et la résilience des infrastructures, de l'équipement et des technologies.
- Répondre à la demande croissante de trafic de passagers et de fret.

Promouvoir la compétitivité du secteur aérien et la croissance économique, tout en veillant à ce que les coûts de voyage restent économiques

- Continuer à veiller à ce que les collectivités régionales et éloignées, notamment le Nord du Canada, disposent du trafic aérien et des infrastructures nécessaires au transport des biens essentiels.
- Soutenir les projets d'infrastructure et de modernisation liés à la sécurité par l'intermédiaire du [Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires](#).
- Partager des données avec les intervenants du secteur aérien afin de favoriser le bon déroulement des opérations et d'aider les intervenants à prendre des décisions plus réactives, transparentes et en temps voulu.
- Recueillir et analyser les données du réseau de transport et les tendances socioéconomiques pour :
 - évaluer le rendement et l'efficacité du réseau;
 - déterminer l'évolution des besoins, des défis et des possibilités en matière de capacité;
 - orienter la planification du système et les investissements.

Mettre en place un système de transport ferroviaire voyageurs à grande vitesse dans le corridor Toronto-Ottawa-Montréal-Québec

- Planifier et préparer la construction de l'initiative canadienne de train à grande vitesse de 1 000 km.
 - L'initiative consiste en un nouveau système ferroviaire électrique réservé au transport de voyageurs dans les corridors les plus densément peuplés de l'Ontario et du Québec.
- Travailler avec le partenaire développeur privé (PDP), Cadence, pour codévelopper, concevoir, financer, construire, exploiter et entretenir le système.
 - La société d'État Alto supervise le développement.
- Agir en tant que propriétaire/investisseur, de législateur, d'organisme de réglementation et de facilitateur, pendant la phase de codéveloppement, pour assurer l'harmonisation avec les résultats du projet, notamment en :
 - conseillant le ministre et en préparant les documents de décision du gouvernement aux principaux jalons;
 - guidant Alto dans le suivi des décisions du gouvernement;
 - communiquant les positions politiques;
 - déterminant la stratégie relative aux activités d'habilitation;



- faisant progresser les exigences réglementaires, y compris en ce qui concerne les évaluations d'impact, la protection de la navigation et la sécurité ferroviaire;
- soutenant la stratégie d'acquisition de terrains;
- aidant aux plans de transition des services de VIA Rail dans le corridor.
- Utiliser le cadre de la politique « Achetez canadien » en donnant la priorité aux matériaux et aux fournisseurs canadiens, et aider Alto à l'appliquer dans la planification et l'approvisionnement, conformément aux priorités fédérales.
- Élaborer des options visant à soutenir le calendrier accéléré d'Alto pour le début de la construction du segment Ottawa–Montréal en 2029, comme l'ont annoncé le premier ministre et le ministre des Transports.
- Soutenir l'avancement de la Loi sur le réseau ferroviaire à grande vitesse (introduit dans la Loi sur l'exécution du budget de 2025, projet de loi C-15) tout au long de son examen par le Parlement.
- Si elle est adoptée, la Loi établira les règles et les outils nécessaires pour mener à bien le projet de train à grande vitesse de manière efficace et dans les délais impartis.
- Les mesures clés de la Loi amélioreront l'efficacité et aideront à résoudre les problèmes d'acquisition de terrains liés à la taille et à la complexité du projet.



Soutenir les décisions fondées sur des données probantes concernant les besoins et l'efficacité du réseau de transport

- Assurer un suivi et une analyse en temps réel du rendement des modes de transport et des corridors commerciaux.
- Surveiller et évaluer l'incidence des perturbations majeures sur le réseau national de transport, ses usagers et l'économie en général.
- Fournir des analyses, des projections et des scénarios en matière de transport afin d'éclairer les décisions de politique, de règlement et d'investissement.
- Améliorer la collaboration entre les administrations et les partenaires de l'industrie en matière d'analyse et de modélisation des transports.
- Utiliser des technologies novatrices pour rendre le réseau de transport efficace.
- Soutenir la recherche et la prise de décision dans le domaine des transports grâce au Carrefour de données et d'information sur les transports.

Continuer à faire progresser le projet de voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic

- Travailler avec les intervenants du projet de voie de contournement ferroviaire à la planification et à la mise en œuvre du projet, notamment :
 - le gouvernement du Québec;
 - les municipalités de Frontenac, de Lac-Mégantic et de Nantes;
 - les peuples autochtones;
 - le Canadien Pacifique Kansas City (CPKC);
 - les entreprises de services publics et les propriétaires fonciers.
- Mener à bien les processus réglementaires et préparer la construction une fois que toutes les approbations réglementaires auront été obtenues.
- Transférer les terres nécessaires à la voie de contournement à CPKC.
- Poursuivre la collaboration avec les intervenants pour élaborer des mesures d'atténuation.

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

Transports Canada se concentrera sur les résultats prévus suivants pour 2026-2027 :

Améliorer les conditions relatives aux droits des passagers aériens

- Continuer à simplifier le régime des droits des passagers aériens et à rendre plus efficace le traitement des plaintes relatives au transport aérien.

Améliorer les liens aériens du Canada avec le monde

- Continuer à faciliter les relations interpersonnelles, le commerce et le tourisme en négociant des accords de transport aérien nouveaux et élargis avec d'autres pays.

Faciliter les déplacements des personnes handicapées

- Renforcer l'accessibilité du réseau de transport canadien.
- Promouvoir des normes communes et une plus grande collaboration.
- Soutenir le leadership du gouvernement en matière d'accessibilité à l'échelle internationale.



Travailler avec les peuples autochtones sur les questions de transport qui les préoccupent

- Respecter pleinement les obligations légales à l'égard des peuples autochtones en :
 - réorganisant les activités de partenariat et de mobilisation des Autochtones afin d'améliorer la capacité de mobiliser et de consulter de façon significative les peuples autochtones sur les questions et les projets liés aux transports;
 - offrant une formation et une sensibilisation au personnel afin de garantir l'intégration des considérations autochtones dans les mesures ministérielles;
 - lançant des outils, comme un modèle rationalisé d'inscription et d'évaluation des relations avec les Autochtones, afin de fournir des services plus uniformes, en temps opportun et mieux coordonnés aux peuples autochtones;
 - simplifiant les processus de mobilisation afin de réduire la fatigue liée aux consultations.

Transports Canada gère ses actifs de façon efficace

Transports Canada se concentrera sur les résultats prévus suivants pour 2026-2027 :

Entretien et améliorer les actifs de transport pour assurer des opérations sécuritaires, fiables, efficaces et durables

- Veiller à ce que les aéroports et les ports dont nous sommes propriétaires et gestionnaires respectent la réglementation.
- Donner la priorité à la santé, à la sécurité et aux changements climatiques dans nos projets d'entretien et d'investissement.
- Continuer à soutenir l'utilisation et l'entretien des trois traversiers soutenus par le gouvernement fédéral dans l'est du Canada.



- Continuer à soutenir l'exploitation, l'entretien et les investissements en capital des services ferroviaires voyageurs vitaux avec les exploitants ferroviaires autochtones qui desservent les régions éloignées.

L'analyse comparative entre les sexes plus

Responsabilité essentielle 3 : Un réseau de transport efficace

Notre collecte de données pour la responsabilité essentielle 3 comprend :

- des partenaires fédéraux, comme Statistique Canada, Emploi et Développement social Canada, Immigration et Citoyenneté Canada, et des intervenants du secteur des transports;
- l'auto-identification volontaire des représentants du gouvernement fédéral;
- la surveillance de la conformité lorsque les données démographiques directes ne sont pas disponibles.

Pour les trois responsabilités essentielles, ces approches combinent des sources quantitatives et qualitatives et des données intersectorielles qui nous aident à connaître les répercussions sur l'économie, la société et l'équité.

- Ces données nous permettent de renforcer l'inclusivité, la prise de décision fondée sur des données probantes et l'efficacité des programmes.

Ressources prévues pour atteindre les résultats

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

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

Ressources	Prévues
Dépenses	2 411 692 018 \$
Équivalents temps plein	646

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

Répertoire des programmes

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

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

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

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

- L'indicateur « Temps de transit de bout en bout d'un groupe choisi de marchandises, comme les grains, du Canada vers l'Asie » a été clarifié ; il définit maintenant ce qui est mesuré, en se concentrant spécifiquement sur (les temps de transit des exportations de grain).

Services internes

Dans la présente section

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

Description

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

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

Plans visant à atteindre les cibles

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

Renforcer la sensibilisation, la confiance et la mobilisation du public et du personnel

- Assurer une communication claire, en temps opportun et accessible pour démontrer que nous sommes un organisme de réglementation de confiance qui aide à maintenir un réseau de transport canadien sécuritaire, sûr, écologique et fiable, tout en soutenant l'économie du pays.
- Mettre en œuvre la stratégie de mésinformation et de désinformation du Ministère en mettant l'accent sur la lutte contre les informations fausses ou trompeuses, en particulier lors d'événements et de situations d'urgence très médiatisés.
- Poursuivre la mise en œuvre de notre plan d'accessibilité.

- Soutenir la réconciliation en sensibilisant les employés à l'histoire des peuples autochtones.

Moderniser et améliorer les méthodes et les outils de communication

- Améliorer notre présence numérique par :
 - un site Web interne modernisé et une présence Web externe constamment rafraîchie;
 - l'amélioration de l'accessibilité;
 - la narration numérique.
- Harmoniser avec les normes du gouvernement du Canada en matière d'accessibilité, de convivialité, de langues officielles et de communications fondées sur des données.
- Travailler avec le personnel et les intervenants et les mobiliser par l'intermédiaire de communications axées sur le public et conformes à nos priorités.
- Utiliser des données et des preuves pour continuer à améliorer la façon dont nous communiquons avec le public et nous le mobilisons.
- Créer de nouvelles façons pour les dirigeants et les employés de parler ouvertement et de s'écouter les uns les autres.

Poursuivre la modernisation des activités et des services du Ministère

- Développer l'utilisation de l'automatisation robotisée des processus (ARP), de l'analyse des données et d'autres technologies modernes pour :
 - améliorer la productivité;
 - renforcer les contrôles internes;
 - améliorer le service;
 - soutenir une prise de décision éclairée.
- Optimiser le parc du Ministère en :
 - favorisant le rajustement;
 - acquérant des véhicules à zéro émission;
 - investissant dans des bornes de recharge;
 - équipant davantage de véhicules légers de systèmes télématiques afin d'optimiser les opérations du parc automobile.
- Consulter les intervenants et contribuer à moderniser la prestation de services en se concentrant sur :
 - la simplification des processus;
 - l'établissement et la révision des frais;
 - l'amélioration et l'élargissement des services en ligne.



Favoriser un milieu de travail sécuritaire, respectueux, inclusif et productif

- Promouvoir une culture positive axée sur :
 - l'amélioration de l'accessibilité du lieu de travail et des mesures d'adaptation pour les employés;
 - la poursuite des progrès en matière de lutte contre le racisme, d'équité, de diversité et d'inclusion;
 - le soutien aux gestionnaires pour un milieu de travail sécuritaire sur le plan psychologique.
- Préparer l'organisation à la transformation des ressources humaines (RH) et de la rémunération du gouvernement.
- Simplifier les services de RH pour gagner en efficacité et mieux répondre à l'évolution rapide de la main-d'œuvre et des besoins en milieu de travail.

- Soutenir les objectifs de Transports Canada en matière de main-d'œuvre, conformément à la mise en œuvre des résultats de l'examen exhaustif des dépenses.

Utiliser la technologie pour rendre notre organisation plus moderne, plus sûre et plus axée sur les données

- Utiliser l'IA pour :
 - responsabiliser les employés;
 - améliorer la prestation des services;
 - renforcer la cybersécurité;
 - optimiser l'utilisation des données;
 - soutenir les priorités ministérielles.
- Étendre les plateformes d'entreprise et renforcer la culture numérique et la littératie des données.
- Augmenter les canaux numériques, améliorer l'accessibilité et renforcer la mesure du rendement, conformément à la [Politique sur les services et le numérique](#), afin de simplifier les interactions avec les clients et d'améliorer l'expérience de service pour les Canadiens et l'industrie.
- Continuer à renforcer la cyberrésilience en :
 - faisant progresser la détection des menaces;
 - améliorant l'intervention en cas d'incident;
 - favorisant une solide culture de la sûreté;
 - explorant des solutions fondées sur l'IA.

Utiliser les données et la technologie pour planifier, guider et surveiller les services que nous fournissons

- Utiliser notre stratégie de données pour renforcer la gouvernance, l'accessibilité et l'analyse afin de soutenir des décisions fondées sur des données probantes et d'améliorer la prestation des services.
- Affiner les approches de la planification et de la gestion des investissements en matière de gestion intégrée et de technologie de l'information, en mettant l'accent sur :
 - l'agilité;
 - le respect de nos besoins et de nos priorités;
 - l'optimisation des ressources.

Ressources prévues pour atteindre les résultats

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

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

Ressources	Prévues
Dépenses	234 974 917 \$
Équivalents temps plein	1 506

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

Planification de l'attribution de marchés aux entreprises autochtones

Transports Canada reste déterminé à favoriser la réconciliation économique par l'intermédiaire des marchés publics fédéraux, conformément à la cible obligatoire du gouvernement du Canada d'attribuer chaque année au moins 5 % de la valeur totale des marchés à des entreprises autochtones. Cette cible est désormais pleinement mise en œuvre dans les ministères.

Planification et mise en œuvre ministérielles :

- Nos organisations et nos programmes doivent tous allouer au moins 5 % de la valeur totale des approvisionnements prévus à des fournisseurs autochtones dans leurs plans annuels d'approvisionnement.
- Les activités d'approvisionnement doivent toutes tenir compte des capacités des entreprises autochtones.
 - Il s'agit entre autres d'utiliser des outils comme le Répertoire des entreprises autochtones et les listes de bénéficiaires d'un traité moderne, ainsi que de mobiliser les partenaires autochtones.
- Surveiller les progrès accomplis dans la réalisation de la cible de 5 % fixée dans la Directive sur la gestion de l'approvisionnement et en faire rapport :
 - Il s'agit notamment des exceptions approuvées et des lacunes en matière de capacité, conformément à la [Directive sur la gestion de l'approvisionnement](#).
- Soumettre des rapports sur la planification et le rendement en matière d'approvisionnement à Services aux Autochtones Canada (SAC) à des fins de transparence et de responsabilité

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

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

Champ de déclaration de 5 %	Résultats réels de 2024-2025	Résultats prévus pour 2025-2026	Résultats projetés pour 2026-2027
Pourcentage total de marchés avec des entreprises autochtones	8,1 %	5,0 %	5,0 %

Considérations à l'échelle du ministère

- [Priorités gouvernementales connexes](#)
- [Principaux risques](#)

Priorités gouvernementales connexes

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

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

Intelligence artificielle

Utilisation efficace de l'IA

- Utiliser l'IA et l'automatisation pour accroître l'efficacité et libérer les employés pour qu'ils se concentrent sur des tâches plus complexes et non répétitives.
- Guider les employés sur l'utilisation éthique et responsable des outils d'IA.

Principaux risques

Le réseau de transport du Canada est essentiel à la vie quotidienne et à la prospérité économique. Comme tous les réseaux complexes, il subit les pressions des événements mondiaux, des changements technologiques et de l'environnement. Nous veillons à ce que le réseau de transport reste sécuritaire, sûr, durable et efficace.

Notre processus de gestion des risques et la mise à jour annuelle de notre profil de risque ministériel permettent de suivre les risques et d'y réagir. La détermination et la prise en compte de ces risques renforcent la résilience et assurent la continuité pour les Canadiens et les entreprises.

Il y a des risques dans l'ensemble des responsabilités essentielles du Ministère. Par exemple :

- La sécurité et la sûreté sont au cœur de notre mandat, mais les accidents et incidents majeurs constituent un risque dans tout le réseau de transport.
- Une surveillance, une application de la loi et une conformité rigoureuses permettent aux Canadiens de rester en sécurité et d'avoir confiance dans le réseau de transport.
- Le leadership du Canada en matière de normes internationales de transport nous permet de rester compétitifs et de nous intégrer aux marchés mondiaux. Un retard par rapport à ces normes pourrait nuire à notre crédibilité mondiale et à notre capacité à bien fonctionner.
- La cybersécurité et la protection des données sont plus importantes que jamais. Les cybermenaces croissantes pourraient compromettre des renseignements de nature sensible et perturber les activités.

Nos pratiques exhaustives en matière de surveillance des risques et d'établissement de rapports nous permettent de réduire et d'atténuer le plus efficacement possible les risques auxquels sont exposés les Canadiens et le Ministère.

Nous collaborons avec les intervenants et les partenaires pour élaborer des réponses solides et efficaces aux risques. Nous améliorons la planification et la prise de décision dans tous les modes de transport grâce à l'élaboration de politiques fondées sur des données probantes, à l'atténuation stratégique des risques et à des systèmes d'information avancés. Nous créons ainsi un réseau de transport efficace et fiable qui soutient la compétitivité économique du Canada.

Dépenses et ressources humaines prévues

Cette section donne un aperçu des dépenses et des ressources humaines prévues de Transports Canada au cours des trois prochains exercices et compare les dépenses prévues de l'exercice 2026–2027 avec les dépenses réelles de l'exercice en cours et des exercices précédents.

Dans la présente section

- [Dépenses](#)

- [Financement](#)
- [État des résultats condensé prospectif](#)
- [Ressources humaines](#)

Dépenses

Cette section présente un aperçu des dépenses prévues du ministère de 2023–2024 à 2028–2029.

Sommaire du rendement budgétaire

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

Le tableau 15 indique la somme d'argent dépensée par Transports Canada au cours des trois derniers exercices pour s'acquitter de ses responsabilités essentielles et assurer la prestation de ses services internes. Les montants de l'exercice 2025-2026 sont prévus en fonction des dépenses à ce jour.

Responsabilités essentielles et services internes :	Dépenses réelles de 2023-2024	Dépenses réelles de 2024-2025	Dépenses prévues pour 2025-2026
Un réseau de transport sécuritaire et sûr	562 393 506	531 624 520	487 023 269
Un réseau de transport écologique et novateur	969 359 314	1 499 450 072	428 382 102
Un réseau de transport efficace	1 194 273 494	1 301 033 946	1 285 756 414
Total partiel	2 726 026 314	3 332 108 537	2 201 161 785
Services internes	293 217 659	288 900 892	275 105 425
Total	3 019 243 973	3 621 009 429	2 476 267 210

Analyse des dépenses des trois derniers exercices

Les dépenses totales ont augmenté de 602 M\$ de 2023-2024 à 2024-2025, en raison de la hausse des paiements versés dans le cadre du programme de Véhicules zéro émission. Les dépenses totales devraient diminuer de 1 145 M\$ de 2024-2025 à 2025-2026, puisque le programme de Véhicules zéro émission a pris fin à la fin de 2024-2025.

Un réseau de transport sûr et sécuritaire : Les dépenses de 2023-2024 à 2025-2026 ont diminué en raison de paiements salariaux rétroactifs ponctuels effectués en 2023-2024 à la suite du renouvellement des conventions collectives, ainsi que des économies découlant de l'engagement de recentrage des dépenses gouvernementales du budget de 2023.

Un réseau de transport écologique et novateur : L'augmentation des dépenses de 2023-2024 à 2024-2025 est attribuable à la hausse de la demande pour l'initiative de Véhicules zéro émission. La diminution des dépenses de 2024-2025 à 2025-2026 s'explique par la fin du programme d'incitatifs pour les Véhicules zéro émission à la fin de mars 2025.

Un réseau de transport efficace : L'augmentation des dépenses de 2023-2024 à 2024-2025 pour cette responsabilité essentielle est largement attribuable au programme de paiements de transfert du Fonds national des corridors commerciaux et à l'Initiative de train à grande vitesse. Les dépenses devraient demeurer stables de 2024-2025 à 2025-2026.

Services internes : La diminution des dépenses des Services internes de 2023-2024 à 2025-2026 est attribuable à l'engagement de recentrage des dépenses gouvernementales du budget de 2023.

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

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

Le tableau 16 présente les dépenses prévues par Transports Canada au cours des trois prochaines années, par responsabilité essentielle et les dépenses sur les services internes.

Responsabilités essentielles et services internes :	Dépenses prévues pour 2026-2027	Dépenses prévues pour 2027-2028	Dépenses prévues pour 2028-2029
Un réseau de transport sécuritaire et sûr	481 612 975	455 043 112	435 017 012
Un réseau de transport écologique et novateur	812 162 797	658 622 908	563 318 010
Un réseau de transport efficace	2 411 692 018	2 845 983 386	2 050 923 910
Total partiel	3 705 467 790	3 959 649 406	3 049 258 932
Services internes	234 974 917	220 813 079	195 993 523
Total	3 940 442 707	4 180 462 485	3 245 252 455

Analyse des dépenses des trois prochains exercices

Les dépenses ministérielles totales prévues augmenteront de 240 M\$ de 2026-2027 à 2027-2028. Cette hausse est attribuable à deux nouveaux programmes de paiements de transfert : le Fonds pour les corridors de diversification du commerce et le Fonds pour les infrastructures de l'Arctique. Les dépenses totales diminueront ensuite de 935 M\$ de 2027-2028 à 2028-2029, en raison d'une baisse des dépenses prévues pour le Fonds national des corridors commerciaux et de la mise en œuvre des réductions budgétaires issues de l'Examen complet des dépenses.

Les dépenses prévues n'incluent pas le financement provenant de budgets futurs, les renouvellements de programmes arrivant à échéance ni les exercices de financement hors cycle.

Un réseau de transport sûr et sécuritaire : La diminution des dépenses prévues de 2026-2027 à 2028-2029 est liée à la fin de l'Initiative de modernisation de la sécurité ferroviaire ainsi qu'aux réductions découlant de l'Examen complet des dépenses.

Un réseau de transport écologique et novateur : La diminution des dépenses prévues de 2026-2027 à 2028-2029 est principalement attribuable à une réduction du financement afin de correspondre aux besoins prévus, ou à l'élimination progressive du financement pour des initiatives telles que le Programme pour l'abordabilité des véhicules électriques, le Plan de protection des océans, le Programme des corridors maritimes verts et le Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux.

Un réseau de transport efficace : L'augmentation des dépenses prévues de 2026-2027 à 2027-2028 est attribuable à deux nouveaux programmes de paiements de transfert : le Fonds pour les corridors de diversification du commerce et le Fonds pour les infrastructures de l'Arctique. La diminution des dépenses prévues de 2027-2028 à 2028-2029 est principalement due à la baisse des dépenses prévues pour le Fonds national des corridors commerciaux.

Services internes : Les dépenses prévues pour les services internes diminuent de 2026-2027 à 2028-2029, en concordance avec la baisse du financement des initiatives et des responsabilités essentielles mentionnées ci-dessus, y compris les réductions budgétaires issues de l'Examen complet des dépenses.

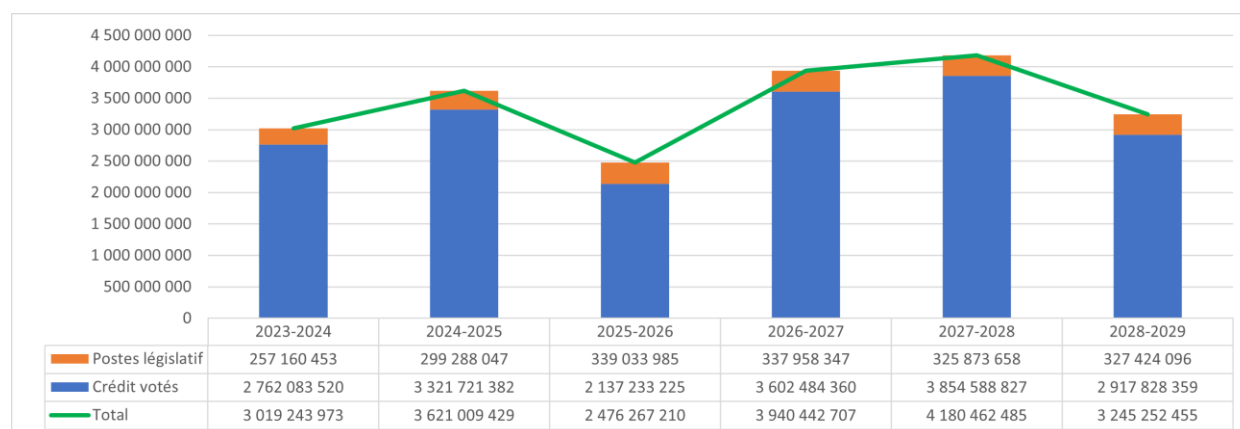
Des [renseignements financiers plus détaillés des dépenses prévues](#) se trouvent dans la section Finances de l'InfoBase du GC.

Financement

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

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

Le graphique 1 résume le financement voté et législatif du ministère pour la période de 2023–2024 à 2028–2029.



Description textuelle du graphique 1

Exercice	Total	Crédits votés	Postes législatifs
2023-2024	3 019 243 973	2 762 083 520	257 160 453

Exercice	Total	Crédits votés	Postes législatifs
2024-2025	3 621 009 429	3 321 721 382	299 288 047
2025-2026	2 467 267 210	2 137 233 255	339 033 985
2026-2027	3 940 442 707	3 602 484 360	337 958 347
2027-2028	4 180 462 485	3 854 588 827	325 873 658
2028-2029	3 245 252 455	2 917 828 359	327 424 096

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

Comme l'illustre le graphique des tendances du financement ministériel approuvé, les dépenses de Transports Canada ont augmenté de l'exercice 2023-2024 à 2024-2025. Cette hausse est attribuable à l'augmentation des paiements de transfert pour le Programme d'incitatifs pour les véhicules zéro émission et le Fonds national des corridors commerciaux.

Les dépenses devraient diminuer de 2024-2025 à 2025-2026, surtout en raison de la fin du programme des véhicules zéro émission.

Les dépenses prévues de 2025-2026 à 2027-2028 sont en hausse, en lien avec la mise en place de nouveaux programmes de paiements de transfert, soit le Fonds pour les corridors de diversification commerciale et le Fonds pour les infrastructures de l'Arctique ainsi que la création du Programme pour l'abordabilité des véhicules électriques.

Les plans de dépenses diminueront de 2027-2028 à 2028-2029, surtout en raison de la fin du financement du programme de paiements de transfert du Fonds national des corridors commerciaux.

Les dépenses prévues tiennent compte des engagements de réduction pris dans le cadre de l'Examen complet des dépenses et excluent le financement provenant de futurs budgets, des renouvellements de programmes arrivant à échéance ou d'exercices de financement hors cycle.

Pour en savoir plus sur les crédits ministériels de Transports Canada, consultez le [Budget principal des dépenses de 2026-2027](#).

État des résultats condensé prospectif

L'état condensé prospectif des opérations donne un aperçu des opérations de Transports Canada de 2025-2026 à 2026-2027.

Tableau 17 : État des résultats condensé prospectif pour l'exercice terminé le 31 mars 2027 (en dollars)

Le tableau 17 résume les charges et les revenus affectant le coût de fonctionnement avant le financement du gouvernement et les transferts pour la période de 2025-2026 à 2026-2027. Les montants prévus et projetés dans le présent état des opérations ont été préparés selon la méthode de la comptabilité d'exercice. Les montants prévus et projetés qui sont présentés dans d'autres

sections du Plan ministériel ont été établis selon la méthode de comptabilité axée sur les dépenses. Les montants peuvent donc différer.

Renseignements financiers	Résultats prévus pour 2025-2026	Résultats projets pour 2026-2027	Différence (prévus moins projetés)
Total des charges	2 492 265 503	4 030 757 146	1 538 491 643
Total des revenus	112 688 742	139 298 165	26 609 423
Coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement et les transferts	2 379 576 761	3 891 458 981	1 511 882 220

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

Analyse des résultats prévus et projetés

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

Un état des résultats prospectif et des notes connexes pour 2026-2027 plus détaillés, y compris un rapprochement du coût net des opérations avec les autorisations demandées, sont accessibles sur le site Web de Transports Canada : [Rapports financiers de Transports Canada.-2027](#) plus détaillés, y compris un rapprochement du coût net des opérations avec les autorisations demandées, sont accessibles sur le site Web de Transports Canada :

Ressources humaines

Cette section présente un aperçu des ressources humaines réelles et prévues du ministère pour la période de 2023–2024 à 2028–2029.

Tableau 18: Ressources humaines réelles pour les responsabilités essentielles et les services internes

Le tableau 18 fournit un résumé des ressources humaines, en équivalents temps plein, associées aux responsabilités essentielles et aux services internes de Transports Canada pour les trois derniers exercices. Les ressources humaines pour l'exercice sont prévues en fonction des données de l'exercice à ce jour.

Responsabilités essentielles et services internes	Nombre d'équivalents temps plein réels pour 2023-2024	Nombre d'équivalents temps plein réels pour 2024-2025	Nombre d'équivalents temps plein prévus pour 2025-2026
Un réseau de transport sécuritaire et sûr	3 522	3 530	3 411
Un réseau de transport écologique et novateur	902	917	861
Un réseau de transport efficace	680	679	613

Responsabilités essentielles et services internes	Nombre d'équivalents temps plein réels pour 2023-2024	Nombre d'équivalents temps plein réels pour 2024-2025	Nombre d'équivalents temps plein prévus pour 2025-2026
Total partiel	5 104	5 127	4 885
Services internes	1 715	1 732	1 649
Total	6 819	6 859	6 534

*Les services internes peuvent comprendre des ETP qui appuient directement les programmes dans le cadre d'autres responsabilités essentielles.

Analyse des ressources humaines pour les trois derniers exercices

Les ressources humaines réelles totales ont diminué de 285 équivalents temps plein (ETP) de 2023-2024 à 2025-2026 à Transports Canada. Cette baisse s'explique par les économies découlant de l'initiative de recentrage des dépenses gouvernementales, qui a touché toutes les responsabilités essentielles, y compris les services internes. De plus, la diminution des besoins en ressources humaines est attribuable à plusieurs initiatives :

Un réseau de transport sûr et sécuritaire : La baisse des ETP de 2023-2024 à 2025-2026 est liée à la fin des initiatives de modernisation de la sécurité et de la sûreté de l'aviation.

Un réseau de transport écologique et novateur : La diminution des ETP pour cette responsabilité essentielle de 2023-2024 à 2025-2026 est surtout attribuable à la fin du programme d'incitatifs pour les véhicules zéro émission à la fin de mars 2025.

Un réseau de transport efficace : La baisse des ETP pour cette responsabilité essentielle de 2023-2024 à 2025-2026 est due à la fin du financement du Fonds national des corridors commerciaux.

Services internes : La diminution des ETP des services internes de 2023-2024 à 2025-2026 correspond à la baisse des ETP dans les trois responsabilités essentielles mentionnées ci-dessus. Comme les services internes soutiennent les programmes, leurs besoins fluctuent en fonction de ceux des programmes.

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

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

Responsabilités essentielles et services internes	Nombre d'équivalents temps plein prévus en 2026-2027	Nombre d'équivalents temps plein prévus en 2027-2028	Équivalents temps plein prévus 2028-2029
Un réseau de transport sécuritaire et sûr	3 383	3 081	2 935
Un réseau de transport écologique et novateur	899	721	679
Un réseau de transport efficace	646	569	534
Total partiel	4 928	4 371	4 148
Services internes	1 506	1 344	1 202
Total	6 434	5 715	5 350

Analyse des ressources humaines pour les trois prochains exercices

Les ressources humaines prévues devraient diminuer de 1 084 équivalents temps plein (ETP) de 2026-2027 à 2028-2029 à Transports Canada. Cette baisse est attribuable aux engagements de réduction découlant de l'Examen complet des dépenses, qui touchent toutes les responsabilités essentielles, y compris les services internes. De plus, la diminution prévue des besoins en ressources humaines s'explique par plusieurs initiatives décrites ci-dessous par responsabilité essentielle.

Les ETP prévus n'incluent pas le financement salarial provenant de budgets futurs, les renouvellements de programmes arrivant à échéance ni les exercices de financement hors cycle. Si un financement découle de ces demandes, les plans relatifs aux besoins futurs en ETP seront ajustés en conséquence.

Un réseau de transport sûr et sécuritaire : Fin de l'initiative de modernisation de la sécurité et de la sûreté de l'aviation.

Système de transport vert et innovant : Fin du financement du Plan de protection des océans, à mesure que l'initiative atteint un état stable.

Système de transport efficace : Fin du financement du Fonds national des corridors commerciaux, du projet de voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic et du Programme de services de traversiers de l'Est.

Services internes : La diminution prévue des ETP de 2026-2027 à 2028-2029 correspond à la baisse des ETP dans les trois responsabilités essentielles mentionnées ci-dessus. Comme les services internes soutiennent les programmes, leurs besoins fluctuent en fonction de ceux des programmes.

Tableaux de renseignements supplémentaires

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

- [Programmes de paiements de transfert de 5 millions de dollars et plus](#)

- [Programmes de paiements de transfert de moins de 5 millions de dollars](#)
- [Plan de protection des océans - Initiatives horizontales](#)
- [Efficacité de la réglementation et de la délivrance des permis pour les projets de croissance propre](#)

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

Dépenses fiscales fédérales

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

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

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

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 : M. Arun Thangaraj, sous-ministre

Portefeuille ministériel : Transports Canada

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

Année de constitution ou de création : 1936

Coordonnées du ministère

Adresse postale :

Transports Canada
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Numéro de téléphone : 613-990-2309

Téléimprimeur (ATS) : 1-888-675-6863

Numéro de télécopieur : 613-954-4731

Adresse courriel : Questions@tc.gc.ca

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

Définitions

analyse comparative entre les sexes plus (ACS Plus) (Gender-based Analysis Plus [GBA Plus])

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

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

Cadre ministériel des résultats (departmental results framework)

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

cible (target)

Niveau mesurable du rendement ou du succès qu'un ministère, un programme ou une initiative prévoit atteindre dans un délai précis. Une cible peut être quantitative ou qualitative.

crédit (appropriation)

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

dépenses budgétaires (budgetary expenditures)

Dépenses de fonctionnement et en capital; paiements de transfert à d'autres ordres de gouvernement, à des ministères ou à des particuliers; et paiements à des sociétés d'État.

dépenses législatives (statutory expenditures)

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

dépenses non budgétaires (non-budgetary expenditures)

Autorisations non budgétaires comprenant des opérations sur l'actif et le passif pour des prêts, des placements et des avances ou des comptes à fins déterminées, établis en vertu de lois particulières ou d'autorisations non législatives dans le budget des dépenses et ailleurs. Les opérations non budgétaires sont les dépenses et les recettes liées aux créances et aux obligations financières du gouvernement à l'égard de parties extérieures. Les opérations non budgétaires sont des dépenses et des recettes liées aux créances du gouvernement envers des tiers et à ses obligations à l'égard de ces derniers. Les opérations non budgétaires incluent l'ensemble des opérations portant sur les prêts, les investissements et les avances de fonds; en comptant et en comptes débiteurs; en fonds publics reçus ou perçus à des fins admises; et tout autre actif et passif. Les autres biens ou obligations, qui ne sont pas définis de façon précise dans les codes d'autorisations G à P, doivent être enregistrés sous un code R, qui est le code d'autorisation résiduel pour tous les autres biens et obligations.

dépenses prévues (planned spending)

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

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

dépenses prévues (planned spending)

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

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

dépenses votées (voted expenditures)

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

entreprise autochtone (Indigenous business)

Les exigences relatives à la vérification des entreprises autochtones aux fins du rapport sur les résultats ministériels sont présentées sur le site Web de Services aux Autochtones Canada ([Cible minimale obligatoire de 5 % d'approvisionnement auprès des entreprises autochtones](#)).

équivalent temps plein (full-time equivalent)

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

indicateur de rendement (performance indicator)

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

indicateur de résultat ministériel (departmental result indicator)

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

initiative horizontale (horizontal initiative)

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

plan (plan)

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

Plan ministériel (Departmental Plan)

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

priorités gouvernementales (government priorities)

Aux fins du Plan ministériel 2026–2027, les priorités gouvernementales sont les thèmes généraux décrivant le programme du gouvernement dans le [discours du Trône de 2025](#).

programme (program)

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

Rapport sur les résultats ministériels (Departmental Results Report)

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

rendement (performance)

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

répertoire des programmes (program inventory)

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

responsabilité essentielle (core responsibility)

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

résultat (result)

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

résultat ministériel (departmental result)

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