



Transports Canada

Rapport sur les résultats ministériels 2023–2024



Transports
Canada

Transport
Canada

Canada 

Transports Canada
Rapport sur les résultats
ministériels
2023-2024

L'honorable Anita Anand C.P., députée
Ministre des Transports

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

Catalogue No. T1-28F-PDF

ISSN 2561-1623

Ce document est disponible sur le [site web de Transports Canada](#)

Ce document est disponible en formats alternatifs sur demande.

Rapport sur les résultats ministériels de Transports Canada pour 2023-2024 en un coup d'œil

Un rapport sur les résultats ministériels fournit un compte rendu des réalisations réelles par rapport aux plans, aux priorités et aux résultats attendus énoncés dans le [plan ministériel](#).

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

Principales priorités

Les principales priorités de Transports Canada en 2023-2024 étaient les suivantes :

- Renforcer l'efficacité, la fluidité et la résilience des chaînes d'approvisionnement du Canada
- Améliorer les services aériens offerts aux Canadiens tout en appuyant une reprise vigoureuse des activités
- Améliorer le service ferroviaire et renforcer la sécurité ferroviaire
- Favoriser des partenariats constructifs et promouvoir la réconciliation avec les peuples autochtones
- Réduire la pollution dans les secteurs aérien, ferroviaire et maritime et protéger l'environnement
- Appuyer l'innovation et la modernisation des services de réglementation

Au cours de l'exercice 2023-2024, Transports Canada (TC) a participé à l'exercice de **recentrage des dépenses gouvernementales** du gouvernement du Canada en remettant dans le cadre financier 226 millions de dollars en financement de subventions et de contributions (76 millions de dollars de financement non attribué du Fonds national des corridors commerciaux et 150 millions de dollars du Programme d'incitatifs pour les véhicules zéro émission). Le Ministère a également réduit les dépenses au titre des déplacements (4 millions de dollars) et des services professionnels (2,6 millions de dollars), d'où une réduction totale de 232,6 millions de dollars. En outre, TC a amorcé la mise en œuvre de plans d'économies à plus long terme qui permettront de restructurer les opérations des programmes afin d'améliorer et de moderniser la prestation de services, de rationaliser les processus opérationnels internes pour éliminer le double emploi et la redondance et réorienter certains programmes de subventions et de contributions afin de mieux les harmoniser avec le mandat principal de Transports Canada. Ces changements donneront lieu à des économies annuelles de 114,8 millions de dollars à partir de 2026-2027

Faits saillants

En 2023-2024, le total des dépenses réelles (y compris les services internes) de Transports Canada était 3 019 243 974 \$ et le personnel équivalent temps plein total (y compris les services internes) était de 6 819 \$. Pour tout savoir sur les dépenses totales et les ressources humaines de Transports Canada, consultez la [section Dépenses et ressources humaines](#) du rapport complet.

Un résumé des réalisations du ministère en 2023-2024 selon son cadre ministériel des résultats approuvé est présenté ci-dessous. Un cadre ministériel des résultats comprend les responsabilités essentielles d'un ministère, les résultats qu'il prévoit atteindre et les indicateurs de rendement qui permettent de mesurer les progrès menant vers l'atteinte de ces résultats.

Responsabilité essentielle 1: Un réseau de transport sûr et sécuritaire

Dépenses réelles : 562 393 506 \$

Ressources humaines réelles : 3 522

Résultats ministériels obtenus

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

En 2023-2024, TC a continué d'élaborer des règlements et de mener des initiatives visant à garantir la sécurité et la sûreté dans l'ensemble du réseau de transport multimodal du Canada. Il a notamment mis en œuvre un nouveau programme de protection des passagers centralisé, dans le cadre duquel TC fait office de centre de contrôle avancé des passagers 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, tout en garantissant la protection de la vie privée et l'équité pour les Canadiens. En 2023-2024, fidèle à son engagement envers la sûreté maritime, TC a continué de moderniser les lois, les règlements et les mesures en matière de sécurité et de sûreté maritimes afin que le cadre demeure souple et moderne. En ce qui concerne la sécurité ferroviaire, TC a continué d'élaborer et de mettre en œuvre ses programmes de réglementation en vertu du *Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses* et du *Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire de voyageurs*. En ce qui concerne la sécurité routière et de surface, TC a continué d'appuyer l'innovation, tout en tenant compte des préoccupations liées à la sécurité des véhicules concernant la cybersécurité et les véhicules automatisés.

Vous trouverez de plus amples renseignements sur [Un réseau de transport sûr et sécuritaire](#) dans la section « Résultats : Nos réalisations » du rapport complet sur les résultats ministériels.

Responsabilité essentielle 2: Un réseau de transport écologique et novateur

Dépenses réelles : 969 359 314 \$

Ressources humaines réelles : 902

Résultats ministériels obtenus

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

En 2023-2024, Transports Canada a continué d'orienter son action vers un réseau de transport axé sur la réduction des émissions et sur la protection de l'environnement, tout en restant innovant et efficace. Le Ministère a lancé en juin 2023 le Groupe de travail sur l'aviation durable, qui a pour mandat d'élaborer un plan directeur sur les carburants d'aviation durables (SAF) pour le Canada afin de garantir qu'il dispose de volumes suffisants de SAF pour atteindre l'objectif de 10 % d'utilisation d'ici 2030. TC a aussi poursuivi la mise en œuvre du Plan de protection des océans (PPO) du Canada, en actualisant et en modernisant la législation afin de renforcer la sécurité maritime et d'atténuer les effets de la navigation maritime sur l'environnement. Le Ministère a poursuivi la mise en œuvre du *Règlement sur l'eau de ballast* de 2021 afin de réduire les risques économiques et environnementaux pour le Canada causés par

l'introduction et la propagation d'espèces aquatiques envahissantes. En 2023-2024, TC a continué de piloter et de faciliter la transition du réseau de transport du Canada vers des technologies à faible teneur en carbone et sans émissions. Cela comprend le Programme d'incitatifs pour les véhicules zéro émission (iVZE) et le Programme d'incitatifs pour les véhicules moyens et lourds zéro émission (iVMLZE).

Vous trouverez de plus amples renseignements sur [Un réseau de transport écologique et novateur](#) dans la section « Résultats : Nos réalisations » du rapport complet sur les résultats ministériels.

Responsabilité essentielle 3: Un réseau de transport efficace

Dépenses réelles : 1 194 273 495 \$

Ressources humaines réelles : 680

Résultats ministériels obtenus

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

En 2023-2024, TC a continué de fournir aux Canadiens un réseau de transport efficace tout en faisant progresser les mesures qui rendent le réseau plus accessible, plus inclusif et sans obstacle. Il s'agit notamment des investissements continus par l'entremise du Fonds national des corridors commerciaux (FNCC) qui contribuent à améliorer la fluidité et la fiabilité des chaînes d'approvisionnement canadiennes des transports et permettent aux entreprises canadiennes d'étendre leurs activités et d'être concurrentielles sur les marchés mondiaux. TC a également créé le Bureau national de la chaîne d'approvisionnement en décembre 2023 qui centralise l'action fédérale pour faire progresser les efforts de l'industrie et du gouvernement visant à améliorer le rendement, l'efficacité, la résilience et la fiabilité des chaînes d'approvisionnement canadiennes des transports et de la logistique. Le Ministère a également poursuivi ses efforts visant à améliorer les services de transport, offrir un meilleur choix pour les déplacements et éliminer les obstacles pour tous les Canadiens. Transports Canada a continué à réaliser des progrès dans le cadre du projet de train à grande fréquence (TGF), en faisant d'importants progrès durant le processus de passation de marchés du projet. Le Ministère a aussi continué à apporter les améliorations nécessaires aux actifs de transport de TC, notamment en ce qui concerne les actifs liés aux Services de traversier de l'Est du Canada.

Vous trouverez de plus amples renseignements sur [Un réseau de transport efficace](#) dans la section « Résultats : Nos réalisations » du rapport complet sur les résultats ministériels.

Rapport sur les résultats ministériels 2023-2024 de Transports Canada

Sur cette page

- [Message de la ministre](#)
- [Résultats : Nos réalisations](#)
 - [Responsabilité essentielle 1 : Un réseau de transport sûr et sécuritaire](#)
 - [Responsabilité essentielle 2 : Un réseau de transport écologique et novateur](#)
 - [Responsabilité essentielle 3 : Un réseau de transport efficace](#)
 - [Services internes](#)
- [Dépenses et ressources humaines](#)
 - [Dépenses](#)
 - [Financement](#)
 - [Faits saillants des états financiers](#)
 - [Ressources humaines](#)
- [Renseignements ministériels](#)
- [Tableaux de renseignements supplémentaires](#)
- [Dépenses fiscales fédérales](#)
- [Définitions](#)

De la part de la ministre

Je suis fière de présenter le Rapport sur les résultats ministériels de 2023-2024 de Transports Canada.

Il présente les réalisations accomplies par le Ministère dans le cadre de son mandat : veiller à ce que le réseau de transport du Canada soit sûr et sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement.

La sécurité et la sûreté sont au cœur de notre travail. Cette année, le Ministère a poursuivi la mise à jour de la *Loi sur la sûreté du transport maritime* et du *Règlement sur la sûreté du transport maritime* afin de maintenir un régime de sûreté maritime moderne et efficace au Canada. Nous avons également appuyé le projet de C-33, *Loi visant à renforcer le réseau portuaire et la sécurité ferroviaire au Canada*.

Pour réduire les risques liés aux marchandises dangereuses et protéger les Canadiens, le Ministère a lancé une base de données d'identification des clients, un outil qui fournit des informations plus actuelles, plus précises et plus complètes sur les personnes ou les organisations participant au transport des marchandises dangereuses.

Nous avons fait des progrès dans le cadre de l'Initiative sur la sécurité aérienne, qui fait intervenir la surveillance de plus de 25 conflits internationaux afin d'évaluer les risques pour l'aviation canadienne. En juin 2023, le Canada a coorganisé avec les Pays-Bas le troisième forum sur la sécurité aérienne (« Pour un ciel plus sûr »).

L'avancement du projet de voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic est aussi une priorité du Ministère. En 2023-2024, les travaux ont compris l'achat de terrains, la réalisation d'études environnementales et la recherche de moyens pour réduire au minimum l'impact du projet sur la collectivité et l'environnement.

Je suis également fière de souligner que Transports Canada a fait des progrès remarquables dans le cadre du projet de train à grande fréquence. Nous avons annoncé que trois équipes avaient été retenues à l'issue de l'étape de demande de qualification du processus de passation de marchés. La prochaine étape sera celle de la sélection d'un partenaire privé qui travaillera avec VIA TGF sur le projet.

Transports Canada est déterminé à renforcer les relations et à former des partenariats avec les peuples autochtones. Grâce au Plan de protection des océans, les peuples autochtones ont davantage la possibilité d'orienter la protection de leurs côtes et voies navigables traditionnelles.

Maintenant, ils sont directement impliqués dans la sécurité maritime, les interventions d'urgence et la protection de l'écosystème marin, et leurs droits sont respectés.

Les mesures prises dans le cadre du Plan de protection des océans du Canada rendent la navigation maritime plus sûre, renforcent la protection des écosystèmes marins et améliorent notre façon de



prévenir les incidents maritimes et d'intervenir dans ces situations. Cette année, nous avons aussi mis à jour la loi pour améliorer la sécurité maritime et mieux protéger l'environnement.

Nous avons mis à jour la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, la *Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux* et la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* afin d'améliorer l'application des lois et la gestion d'urgence. Les Canadiens peuvent être assurés que leurs biens de consommation courante arrivent ici en toute sécurité, et avec le moins de répercussions possibles sur l'environnement.

Le Ministère se concentre aussi sur la réduction de la pollution dans tous les modes de transport. En 2023-2024, nous avons continué de promouvoir les véhicules zéro émission par le biais de programmes d'incitatifs et nous avons présidé le Conseil des véhicules zéro émission. Nous avons également progressé dans la recherche de solutions de transport écoénergétique de marchandises et appuyé la recherche sur les technologies de transport à faible émission de carbone.

Grâce au Fonds national des corridors commerciaux, nous avons continué à investir dans les corridors commerciaux afin d'améliorer les chaînes d'approvisionnement canadiennes et la capacité du Canada à soutenir la concurrence sur les marchés nationaux et internationaux. Le 1^{er} décembre 2023, nous avons créé le Bureau national de la chaîne d'approvisionnement afin d'améliorer l'efficacité, la fluidité et la résilience des chaînes d'approvisionnement canadiennes des transports, pour appuyer la compétitivité commerciale tout en faisant baisser le coût de la vie pour Canadiens.

En 2023-2024, Transports Canada a travaillé à améliorer le transport aérien pour les passagers. Cela comprenait la modification de la législation existante pour imposer une plus grande charge de preuve aux compagnies aériennes pour l'indemnisation des passagers, la création de nouvelles lois pour s'assurer que les compagnies aériennes sont responsables de l'indemnisation des passagers, améliorer le partage des données entre les intervenants et le gouvernement afin de réduire au minimum les perturbations, et renforcé les pouvoirs d'application de la loi de l'Office des transports du Canada.

Transports Canada a continué de prendre des mesures pour améliorer les déplacements sans obstacle pour tous les Canadiens. Nous travaillons avec l'Office des transports du Canada et d'autres partenaires pour appuyer l'administration efficace de la réglementation sur l'accessibilité, ainsi qu'avec d'autres partenaires pour assurer aux Canadiens une expérience de voyage uniforme et digne.

Enfin, nous continuons à collaborer avec nos partenaires à l'appui d'un secteur des transports vert, fiable et efficace.

Je suis fière du travail accompli par Transports Canada pour remplir son mandat et servir les Canadiens.

L'honorable Anita Anand, C.P., députée
Ministre des Transports

Résultats : Nos réalisations

Responsabilités essentielles et services internes

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

Responsabilité essentielle 1: Un réseau de transport sûr et sécuritaire

Dans la présente section

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

Description

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

Progrès à l'égard des résultats

Cette section présente les mesures prises par le ministère pour atteindre les résultats et les cibles relativement à un réseau de transport sûr et sécuritaire. Les renseignements sont présentés par résultat ministériel.

Tableau 1 : Cibles et résultats relativement à un réseau de transport sûr et sécuritaire

Le tableau 1 fournit un résumé des cibles et des résultats réels pour chaque indicateur associé aux résultats liés à un réseau de transport sûr et sécuritaire.

Un réseau de transport sécuritaire

Indicateurs de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte des cibles	Résultats réels
Taux d'accidents aériens survenus sur une période de dix ans (moyenne par année et par tranche de 100 000 déplacements d'aéronefs)	Au plus 3,2 par tranche de 100 000 déplacements	31 mars 2024	2021–2022: 3,1 2022–2023: 3,0 2023–2024: 2,9
Taux d'accidents aériens mortels survenus sur une période de dix ans (moyenne par année et par tranche de 100 000 déplacements d'aéronefs)	Au plus 0,65 par tranche de 100 000 déplacements	31 mars 2024	2021–2022: 0,5 2022–2023: 0,5 2023–2024: 0,5

Indicateurs de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte des cibles	Résultats réels
Taux d'accidents maritimes survenus sur une période de dix ans (moyenne par année et par tranche de 1 000 bâtiments commerciaux)	Au plus 10 par tranche de 1 000 bâtiments commerciaux	31 mars 2024	2021–2022: 6,8 2022–2023: 6,0 2023–2024: 6,1 ¹
Taux d'accidents maritimes mortels survenus sur une période de dix ans (moyenne par année et par tranche de 1 000 bâtiments commerciaux)	Au plus 0,5 par tranche de 1 000 bâtiments commerciaux	31 mars 2024	2021–2022: 0,4 2022–2023: 0,3 2023–2024: 0,3 ²
Taux d'accidents ferroviaires survenus sur une période de cinq ans (moyenne par année et par million de trains-milles)	Au maximum 12,48	31 mars 2024	2021–2022: S.O. – Nouvel indicateur 2022–2023: réduction de 7,57 % 2023–2024: 10.35 (réduction de 23,12 %)
Taux d'accidents ferroviaires mortels survenus sur une période de cinq ans (moyenne par année et par million de trains milles)	Au plus 0,74 par tranche de millions de trains-milles par année	31 mars 2024	2021–2022: S.O. – Nouvel indicateur 2022–2023: Augmentation de 13,77 % 2023–2024: 0.82 (Augmentation de 3,54 %)
Taux de collisions routières à déclarer au Canada (par milliard de kilomètres-véhicules parcourus)	Au plus 1,393	31 mars 2024	2021–2022: Diminution de 23,8 % 2022–2023: Diminution de 26,7 % 2023–2024: Diminution de 10,8 % réduction en 2021 par rapport à la moyenne quinquennale (2017–2021)
Taux de blessures graves dans les accidents de la route à signaler au Canada (par milliard de kilomètres parcourus)	Pas plus de 23,81 (ce qui correspond à une réduction estimée de 1 % du taux pour l'année en cours par rapport à la moyenne des cinq années précédentes)	31 mars 2024	2021–2022: Diminution de 17,9 % 2022–2023: Diminution de 17,0 % 2023–2024: Diminution de 5,5 % réduction en 2021 par rapport à la moyenne quinquennale (2017–2021)
Taux de décès dans les accidents de la route à signaler au Canada (par milliard de kilomètres parcourus)	Pas plus de 4,67 (ce qui représente une réduction estimée de 1 % du taux pour l'année en cours par rapport à la moyenne des cinq années précédentes)	31 mars 2024	2021–2022: Diminution de 2,5 % 2022–2023: Diminution de 8,6 % 2023–2024: Diminution de 1,2 % réduction ³ en 2021 par rapport à la moyenne quinquennale (2017–2021)

¹ Calculé à l'aide des incidents déclarés par le Bureau de la sécurité des transports et du nombre de bâtiments dans les eaux canadiennes en 2023-24 calculé par TC.

² Cette cible englobe chaque arrivée d'un bâtiment étranger, les bâtiments canadiens immatriculés de moins de 15 tonnes brutes et les bâtiments certifiés de plus de 15 tonnes brutes qui sont exploités en eaux canadiennes

³ Sécurité ferroviaire : Les valeurs cibles de cet indicateur pour 2023-2024 ont tout d'abord été basées sur la valeur estimée des résultats, parce que les valeurs réelles des résultats des années précédentes n'étaient pas encore disponibles. Durant la préparation du RRM, les valeurs cibles de cet indicateur ont été mises à jour en fonction de la valeur des résultats réels.

Un réseau de transport sûr

Indicateurs de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte des cibles	Résultats réels
Délai de révocation des habilitations de sécurité en matière de transport	Au moins six mois	31 mars 2024	2021–2022: S. O. – Nouvel indicateur 2022–2023: Les données sont incomplètes 2023–2024: 74 jours
Nombre total de demandes d'habilitation de sécurité en matière de transport (HST) traitées par rapport au nombre de demandes d'HST reçues	Entre 40 000 et 50 000	31 mars 2024	2021–2022: 43 637 2022–2023: 64 318 2023–2024: 54 322
Taux de conformité des exploitants aériens aux règlements de TC en matière de sûreté	Au moins 90 %	31 mars 2024	2021–2022: 77 % 2022–2023: 80,70 % 2023–2024: 89,94 %

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

Indicateurs de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte des cibles	Résultats réels
Pourcentage des règlements de sécurité de TC qui sont conformes aux normes internationales de transport (aérien)	100 %	31 mars 2024	2021–2022: 95,1 % 2022–2023: 95,1 % 2023–2024: 65,1 % ⁴
Pourcentage des règlements de sécurité de TC qui sont conformes aux normes internationales de transport (aérien)	Au moins 90 %	31 mars 2024	2021–2022: 100 % 2022–2023: 100 % 2023–2024: 100 %
Pourcentage des demandes d'autorisation de sécurité où de sûreté des clients qui respectent les normes de service (aériennes) de TC	Au moins 83 %	31 mars 2024	2021–2022: 86,8 % 2022–2023: 89 % 2023–2024: 90 % ⁵
Pourcentage des demandes d'autorisation de sécurité ou de sûreté des clients qui répondent	Au moins 95 %	31 mars 2024	2021–2022: 99,51 % 2022–2023: 99,99 % 2023–2024: 99,84 % ⁶

⁴ Explication de l'écart : En 2023, le programme universel d'audits de la supervision de la sécurité de l'Organisation internationale de l'aviation civile (OACI) a évalué l'efficacité de la mise en œuvre par le Canada des huit éléments essentiels du système de surveillance de la sécurité, afin de déterminer si le Canada se conformait aux normes et pratiques recommandées (SARPS). C'était le premier audit de ce type mené par l'OACI au Canada depuis 2005; il reflétait les changements apportés à bon nombre des 790 questions du protocole, utilisées aux fins d'évaluation. Au fur et à mesure que des mesures correctives seront mises en œuvre pour répondre aux constatations de l'audit, la cible et les résultats pourront être ajustés.

⁵ Veuillez noter qu'on a exclu de ces calculs les examens d'aviation et les essais en vol effectués par TC, car nous ne disposions d'aucun mécanisme permettant de faire le suivi du rendement de ces services en 2023-2024.

⁶ Nombre de demandes de services de navires nationaux qui satisfont aux normes de service de TC

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

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

Renseignements sur les résultats

La section suivante décrit les résultats obtenus relativement à **Un réseau de transport sûr et sécuritaire** en 2023-2024 en les comparant aux résultats prévus dans le Plan ministériel de Transports Canada pour l'exercice.

Sûreté aérienne

Faire progresser la réglementation des systèmes de gestion de la sûreté aérienne

En 2023-2024, Transports Canada a continué d'élaborer des règlements visant à encadrer et superviser l'utilisation des systèmes de gestion de la sûreté (SGSu) par les entités réglementées du secteur de l'aviation, y compris les aéroports et les transporteurs aériens.

Les travaux ont principalement porté sur la simplification des exigences des SGSu dans le cadre du [Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne](#) (RCSA, 2012). Le Ministère a mobilisé les intervenants pour s'assurer que les systèmes sont conçus et utilisés de manière souple et qu'il y a un processus d'intégration harmonieuse pour toutes les parties une fois le règlement en vigueur.

Moderniser la surveillance de la sûreté aérienne

Le Ministère a poursuivi son initiative de modernisation de la surveillance de la sûreté aérienne. L'objectif est d'améliorer la capacité de Transports Canada à s'adapter aux changements de la réglementation et à l'évolution de l'environnement des menaces et des risques grâce à une gestion des risques plus précise, intégrée et fondée sur des données.

TC a notamment consulté l'[Administration canadienne de la sûreté du transport aérien](#) (ACSTA), le [Conseil des aéroports du Canada](#) et le Groupe consultatif sur la sûreté de l'aviation. Des représentants de la sûreté aérienne de Transports Canada ont également participé à une formation de l'[Association du transport aérien international](#) (IATA) afin d'en apprendre davantage sur les approches internationales et les pratiques exemplaires en matière d'utilisation et de réglementation des SGSu.

Améliorer l'identification des passagers



En 2023-2024, Transports Canada a travaillé en étroite collaboration avec les acteurs de l'industrie aérienne sur des projets pilotes visant à mettre à l'essai des solutions biométriques et d'identité numérique. L'objectif est d'améliorer l'efficacité et la fiabilité des processus et des normes de vérification de l'identité dans les aéroports. Le Ministère a également sollicité l'avis des fournisseurs technologiques de premier plan au sujet de conceptions optionnelles permettant d'améliorer l'expérience des passagers.

Mise en œuvre d'un nouveau programme de protection des passagers centralisé

En mars 2023, le nouveau [Programme de protection des passagers](#) centralisé, a été mis en œuvre, qui oblige les transporteurs aériens à soumettre des listes électroniques de passagers à Transports Canada pour vérification par rapport à la liste établie en vertu de la [Loi sur la sûreté des déplacements aériens](#).

Le Centre des opérations du Programme est une « plaque tournante » centrale qui assure le contrôle avancé des passagers en tout temps, tout en veillant à la protection de la vie privée et à l'équité pour tous les Canadiens.

Poursuite des travaux internationaux sur la sûreté aérienne

Dans le cadre de la réponse du gouvernement du Canada à la tragédie du [vol PS752](#) abattu en en 2020, Transports Canada a continué de promouvoir l'[Initiative sur la sécurité aérienne](#), de concert avec partenaires internationaux. En juin 2023, le Canada a coorganisé, avec les Pays-Bas, le troisième forum sur la sécurité aérienne.

Travaux internationaux sur les questions d'aviation civile

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), dont le Canada est un membre actif, est une agence des Nations Unies qui aide 193 pays à coopérer et à partager leur espace aérien.

L'organisation :

- élabore des normes et pratiques recommandées (SARP) pour l'aviation civile;
- réalise des audits de conformité des États membres;
- effectue des études et analyses;
- fournit une assistance et renforce la capacité de l'aviation grâce à la coopération des États membres et des parties prenantes.

Outre l'accent mis sur la sécurité et la sûreté, l'OACI traite des questions environnementales, opérationnelles et d'efficacité qui intéressent l'ensemble du secteur de l'aviation.

Le Comité consultatif sur la sécurité aérienne, présidé par Transports Canada, a terminé l'examen du Manuel d'évaluation des risques pour les vols d'aéronefs civils au-dessus ou à proximité des zones de conflit (DOC 10084) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Ce travail a permis à l'organisation de publier la troisième édition du Manuel en octobre 2023.

Transports Canada a continué de surveiller plus de 25 conflits et pays touchés, d'évaluer les risques pour les opérations aériennes canadiennes et de fournir des conseils pour éviter et gérer les risques

Sûreté maritime

Moderniser les lois, les réglementations et les mesures en matière de sûreté maritime

En 2023-2024, Transports Canada a poursuivi la mise à jour de la [Loi sur la sûreté du transport maritime](#) et du [Règlement sur la sûreté du transport maritime](#) (RSTM).

L'objectif est de veiller à ce que le régime de sûreté maritime du Canada reste souple, moderne et efficace. En réponse aux constatations de l'[Examen de la modernisation des ports](#), le Ministère a contribué à la présentation du [projet de loi C-33, Loi renforçant le système portuaire et la sécurité ferroviaire au Canada](#), qui a franchi l'étape de la deuxième lecture et de l'examen par le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Le Ministère a également consulté les exploitants d'installations maritimes sur l'utilisation sécuritaire des portiques de transbordement et sur les risques potentiels en matière de cybersécurité, les vulnérabilités et les mesures d'atténuation. Nous avons continué de travailler en étroite collaboration avec d'autres organismes fédéraux, administrant le plan d'application du Règlement sur les mesures économiques spéciales (Russie).

Renforcer la résilience de la chaîne d'approvisionnement maritime

La pandémie de COVID-19 a montré que Transports Canada doit limiter les perturbations potentiellement dévastatrices du système de transport maritime et de la chaîne d'approvisionnement du Canada causées par des menaces et des événements non traditionnels.

En 2023-2024, Transports Canada a entamé des consultations pour déterminer les éléments essentiels nécessaires à un cadre de résilience et de rétablissement. Le cadre renforcera la capacité de TC à atténuer les répercussions d'une perturbation du système de transport maritime et de la chaîne d'approvisionnement du Canada, et mettra l'accent sur l'établissement de partenariats, le partage de l'information, la coopération, et en collaborant avec les groupes de transport et les bureaux de TC qui s'occupent de la protection de la chaîne d'approvisionnement du Canada.

Les autres efforts comprendront la collaboration avec les intervenants de l'industrie maritime et Sécurité publique Canada pour harmoniser le cadre de Transports Canada avec la [Stratégie nationale sur les infrastructures essentielles](#).

Améliorer la sûreté des traversiers intérieurs

En 2023-2024, Transports Canada a poursuivi la mise en œuvre du [Règlement sur la sûreté des traversiers intérieurs](#) (RSTI). En adoptant une approche de gestion des risques axée sur les trajets les plus vulnérables, le RSTI :

- précise les rôles et les responsabilités en matière d'élaboration et de mise en œuvre des plans de sûreté;
- établit le cadre pour effectuer les évaluations de la sûreté, établir les protocoles de sûreté et consigner et présenter correctement les constatations;
- fournit à Transports Canada un moyen de surveiller et de renforcer la sûreté des traversiers intérieurs.



Le Règlement s'applique à une cinquantaine de traversiers utilisés sur 18 trajets et desservant 29 installations pour traversiers au Canada.

Sûreté ferroviaire

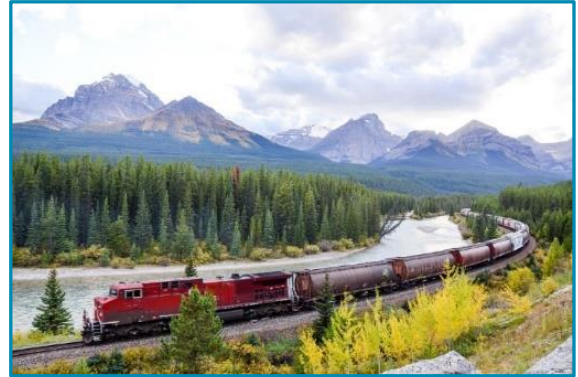
Améliorer la réglementation de la sûreté ferroviaire

En 2023-2024, Transports Canada a continué d'élaborer et de mettre en œuvre ses programmes de réglementation en vertu du [Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses](#) et du [Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire des voyageurs](#). Notamment, le Ministère :

- a mis à jour les procédures opérationnelles normalisées de surveillance;
- a publié une politique et des procédures en matière de réduction des risques pour la sûreté ferroviaire;
- a émis des directives sur le contrôle de la qualité pour aider les gestionnaires régionaux à examiner le travail de supervision de la sûreté ferroviaire;
- a élaboré des propositions de [sanctions administratives pécuniaires](#) (amendes) en vertu de la [Loi sur la sécurité ferroviaire](#) et du [Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire de voyageurs](#).

Par ailleurs, le Ministère a continué d'élaborer des projets de modification de la [Loi sur la sécurité ferroviaire](#). Ces changements visent les objectifs suivants :

- Élargir la définition de « sécurité » dans la Loi pour qu'elle inclue le concept de sûreté;
- Interdire les comportements turbulents ou dangereux et les interférences illégales avec les opérations ferroviaires;
- Exiger que les compagnies ferroviaires mettent en place des systèmes de gestion de la sûreté;
- Permettre au ministre d'octroyer, de révoquer et de suspendre les habilitations de sécurité en matière de transport.



Soutenir l'inspection vigilante de la sûreté des transports

Le Ministère a continué de veiller à ce que les inspecteurs de la sûreté des transports aient la formation et les titres de compétences nécessaires en offrant une formation technique en personne aux inspecteurs et aux gestionnaires régionaux. Les inspecteurs se sont également vu confier des pouvoirs d'agents d'exécution, ce qui leur permet d'imposer des sanctions administratives pécuniaires pour renforcer la sûreté du transport ferroviaire de voyageurs.

Moderniser la surveillance de la sûreté ferroviaire

En 2023-2024, l'équipe de la sûreté ferroviaire de Transports Canada a apporté plusieurs améliorations numériques et techniques. Elle a notamment :

- révisé la méthode d'évaluation des risques liés au transport de marchandises dangereuses servant à superviser les transporteurs ferroviaires;
- permis la production électronique et automatique des plans et rapports de surveillance nationaux.

Le Ministère a aussi continué de suivre et de surveiller les incidents de sûreté signalés au Groupe de travail sur la sûreté ferroviaire.

Sûreté du transport intermodal et de surface et préparation aux situations d'urgence

Améliorer les systèmes et les capacités de contrôle du personnel de sécurité

Pour favoriser un réseau de transport sûr, le [Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport](#) a continué de moderniser la technologie et les processus pour les demandeurs, les détenteurs d'une habilitation, les aéroports et les ports. Cela comprend la mise en place d'un processus de demande entièrement électronique, qui permet aux demandeurs de suivre leur demande en ligne.

Favoriser la rapidité et l'efficacité de la gestion des urgences et de l'intervention en cas d'incident

La saison des feux de forêt 2023 a entraîné une augmentation considérable des activités dans nos centres régionaux de coordination des urgences. Le Centre d'intervention national de TC, situé à Ottawa, a assuré une veille nationale pendant 171 jours.

Par ailleurs, le Ministère a poursuivi la mise en œuvre de son système de gestion des incidents afin de garantir sa concordance avec le cadre pangouvernemental de gestion des urgences pour assurer des interventions efficaces et coordonnées en cas d'incidents. Nous avons également organisé des formations sur la capacité de pointe et des exercices sur table dans trois de nos cinq bureaux régionaux, tout en utilisant le Système de gestion des incidents de Transports Canada. Nous avons aussi participé à l'exercice cyber-physique national (Cy-Phy) en octobre 2023 afin de déterminer les pratiques d'intervention en cas d'urgence.

Améliorer la planification et l'intervention en cas d'urgence grâce aux exercices sur table

L'exercice sur table est un exercice de discussion qui réunit le personnel chargé de la planification et de l'intervention en cas d'urgence afin de discuter et de préciser ses rôles et responsabilités pendant un événement majeur. Il peut porter sur n'importe quel sujet, des responsabilités générales aux réponses adaptées à une situation d'urgence particulière.

L'animateur de la séance présente un scénario et dirige une discussion sur les rôles, les responsabilités, la coordination et la prise de décisions. Puisqu'il repose uniquement sur la discussion, l'exercice sur table ne requiert aucun déploiement de ressources ou d'équipements en situation réelle. L'objectif est de mieux comprendre les rôles et les responsabilités des cadres supérieurs dans les différents modes et programmes régionaux à l'appui de l'intervention pangouvernementale en cas d'urgence.

Améliorer la connaissance de la situation grâce aux technologies et méthodes innovantes

En 2023-2024, Transports Canada s'est concentré sur la mise au point d'outils numériques et la promotion des capacités de connaissance de la situation géospatiale. Le Ministère :

- a proposé des améliorations à l'enregistrement des incidents maritimes au Centre d'intervention de TC;
- a développé de nouveaux systèmes pour utiliser les données sur les incidents dans des tableaux de bord et analyser les tendances.

Assurer en tout temps la surveillance et l'intervention en cas d'incident

Le Centre d'intervention de Transports Canada coordonne l'action du Ministère en cas d'incidents de transport au Canada. Il assure une intervention en tout temps pour répondre aux exigences de la réglementation en matière de sécurité et de sûreté des transports. En 2023, il a signalé plus de 2 900 incidents et envoyé plus de 5 000 notifications.

Le Centre des opérations de l'aviation coordonne l'action nationale dans les situations d'urgence de l'aviation civile. En 2023, il a signalé plus de 500 incidents aériens.

Le Centre des opérations du Programme de protection des passagers fait partie d'un programme interministériel chargé de contrôler les passagers qui représentent une menace pour la sûreté aérienne. En 2023, il a reçu plus de 3 800 appels et contrôlé plus de 130 millions de passagers au moyen d'un contrôle centralisé.

Par ailleurs, nous avons introduit de nouveaux outils de cartographie géospatiale, notamment des cartes précises de la sécurité maritime, pour appuyer la notification des incidents. Nous avons aussi utilisé un outil concernant les feux à proximité des voies ferrées pour analyser les données, émettre des alertes et produire un tableau de bord permettant de voir les risques pour le transport ferroviaire et la chaîne d'approvisionnement.

Soutenir des évaluations fiables du renseignement de sécurité

En 2023-2024, la Direction de l'évaluation du renseignement de sécurité de TC a navigué avec succès dans le monde complexe de la sécurité en proposant des produits de renseignement sur mesure et des séances d'information sur des enjeux complexes qui ont une incidence sur le réseau de transport canadien.

Nous avons assuré l'entretien et l'exploitation des infrastructures et des réseaux détenus et accrédités par le Centre de la sécurité des télécommunications Canada (CST) qui sont exigées dans la seule installation « Très secrète » à l'administration centrale de Transports Canada. Nous avons fourni des évaluations utiles propres aux transports, fondées sur environ 10 000 rapports classifiés reçus d'organismes partenaires de sécurité et de renseignement canadiens et alliés.

Sécurité aérienne

Renforcer la sécurité des drones

En 2023-2024, Transports Canada a publié l'un des premiers projets de règlement au monde visant à autoriser l'utilisation de drones à faible risque pour des opérations au-delà de la ligne de visibilité directe, l'objectif étant de mettre en œuvre le règlement en 2025. Le Ministère a également délivré plus de 700 certificats d'opérations aériennes spécialisées pour des drones afin d'aider les Canadiens à innover en utilisant des drones dans le cadre d'opérations complexes. De plus, pour appuyer la sécurité aérienne, le Ministère a aussi réalisé une inspection de conformité auprès des fabricants de drones.

Mettre en œuvre des inspections ciblées pour surveiller et améliorer les opérations de givrage au sol

Au cours des deux derniers hivers, Transports Canada a mené une campagne d'inspection ciblée de l'exploitation des aéronefs en cas de givrage au sol. L'objectif était de réduire la probabilité que des aéronefs décollent alors que des contaminants adhèrent à leurs surfaces critiques et de déterminer si les décisions de l'équipage de conduite sont suffisamment étayées par le programme et les procédures de givrage au sol de l'exploitant aérien. Les recommandations issues de la surveillance seront intégrées à la planification future de la surveillance nationale et à la formation des inspecteurs.

Moderniser la réglementation des systèmes de gestion de la sécurité aérienne

En 2023-2024, Transports Canada a poursuivi ses efforts visant à moderniser le cadre réglementaire des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) pour l'aviation civile. Les travaux visaient les objectifs suivants :

- simplifier le cadre réglementaire du Canada;
- garantir sa conformité aux exigences de l'Organisation de l'aviation civile internationale;
- donner suite aux recommandations du Bureau de la sécurité des transports.

Renforcer les capacités pour faire face à l'augmentation de la demande de certification des aéronefs

En 2023-2024, Transports Canada a amélioré sa capacité à certifier les aéronefs afin de faire face à la demande croissante de l'industrie. Nous avons également développé le savoir-faire afin de soutenir des technologies innovantes, dont celles qui sont nécessaires à la conception d'aéronefs plus écologiques.

Sécurité maritime

Améliorer la sécurité maritime en modernisant les règlements concernant les services de trafic maritime

En 2023-2024, le Ministère a continué de faire progresser la modernisation des règlements proposés concernant les services du trafic maritime. Le projet de règlement combinerait et moderniserait les trois règlements distincts sur la production de comptes rendus des navires au Canada, pour les remplacer par un seul règlement conforme aux normes internationales, notamment la résolution de l'Organisation maritime internationale (OMI) à ce sujet.

Ce cadre modernisé et rationalisé accorderait à Transports Canada la souplesse nécessaire pour modifier rapidement les exigences relatives aux comptes rendus des navires en fonction des risques de sécurité émergents ou imprévus, et pour s'adapter aux nouvelles exigences instaurées dans d'autres règlements canadiens

Mise à jour des règlements et des mesures de sécurité visant les embarcations de plaisance

En 2023-2024, Transports Canada a mis en œuvre plusieurs initiatives visant à mettre à jour et à améliorer la sécurité des petits bâtiments :

- Publication du [Règlement modifiant le Règlement sur les petits bâtiments](#) pour l'obtention d'un permis d'embarcation de plaisance dans la *Partie II de la Gazette du Canada*;
- Travaux sur les modifications apportées au [Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance](#);
- [Règlement modifiant le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires et les avis \(LMMC 2001\)](#).

Le Ministère a également continué d'améliorer le [système électronique de demande de permis d'embarcation de plaisance](#) et la base de données sur les compétences des conducteurs d'embarcations de plaisance afin d'améliorer l'expérience des utilisateurs et de mieux protéger l'intégrité des données.

Renforcer la sécurité des bâtiments canadiens

Nous avons poursuivi nos travaux sur les modifications proposées au [Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche](#) visant à actualiser les exigences en matière de conception et de construction des

petits bâtiments de pêche pour harmoniser les exigences canadiennes avec les pratiques exemplaires internationales.



Nous avons aussi publié le [Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments](#) dans la *partie II de la Gazette du Canada*. L'objectif est de moderniser les exigences ayant trait à la construction et à l'équipement des bâtiments d'une jauge brute supérieure à 15 et d'une longueur inférieure à 24 mètres.

Nous avons poursuivi nos travaux sur l'initiative de surveillance réglementaire des bâtiments canadiens, qui créera un modèle de surveillance fondé sur les risques, et sur notre nouveau système et base de données de [registres électroniques des bâtiments](#) et introduit des certificats numériques pour les petits bâtiments pour faciliter la tâche des utilisateurs et améliorer l'efficacité des opérations.

Il faut également souligner :

- la publication de renseignements sur le [Règlement modifiant le Règlement sur les droits de sécurité maritime \(droits d'immatriculation des bâtiments\)](#) dans la *Partie I de la Gazette du Canada*;
- la publication du [Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments](#) dans la *Partie II de la Gazette du Canada*;
- tenir des consultations avec les partenaires et les inspecteurs de la région afin de continuer à travailler sur des solutions pour renforcer la surveillance des petits bâtiments par l'intermédiaire du [Programme de conformité des petits bâtiments](#).

Améliorer la sécurité du personnel maritime

En 2023-2024, Transports Canada a mis l'accent sur la publication du [Règlement sur le système de gestion de la sécurité maritime](#), qui remplace l'actuel [Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments](#). Le nouveau règlement obligera un plus grand nombre de compagnies et de bâtiments à établir et à mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité.

Nous avons également travaillé à la prépublication du [Règlement sur le personnel maritime](#) de 2025. Ce règlement modernisera les normes de formation, de certification et de travail des gens de mer, conformément aux recommandations du Bureau de la sécurité des transports et aux pratiques courantes de l'industrie maritime. Il modernisera également le programme médical maritime, qui veille à ce que les gens de mer soient médicalement aptes à travailler à bord des navires.

Transports Canada a créé un site Web de validation sécurisé qui permet d'obtenir des certificats numériques pour le programme d'assurance maritime. Nous avons également créé le Hub médical de la marine pour les médecins examinateurs, pour que les rapports d'examen médical maritime puissent être soumis, traités et délivrés sous forme numérique en toute sécurité.

Enfin, nous nous sommes attaqués à la gestion de la fatigue dans le secteur maritime. À l'issue d'une évaluation des problèmes relevés par le Bureau de la sécurité des transports et pendant des

consultations avec l'industrie et les intervenants, nous avons créé le [cours en ligne sur la gestion de la fatigue en mer](#) en collaboration avec le Centre canadien d'hygiène et de sécurité au travail.

Moderniser le règlement sur le pilotage maritime

En 2023-2024, Transports Canada a fait des progrès dans le cadre des travaux sur le régime national de pilotage du Canada. En prenant appui sur les récentes modifications apportées au [Règlement général sur le pilotage](#), Transports Canada a poursuivi l'élaboration du nouveau *Règlement sur le pilotage maritime*. Ce texte :

- énonce les exigences en matière de système de gestion de la qualité et de la sécurité pour les administrations de pilotage;
- établit un régime de sanctions administratives pécuniaires (amendes); et
- harmonise les exigences régionales, dans la mesure du possible.

Nous avons également élaboré des propositions relatives au nouveau programme national de certification en pilotage maritime

Sécurité ferroviaire

Renforcer les systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire

En 2023-2024, Transports Canada a donné suite à la recommandation issue de l'examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* par le Bureau du vérificateur général du Canada et visant à renforcer les systèmes de gestion de la sécurité afin de mettre davantage l'accent sur l'efficacité et les résultats en matière de sécurité. Transports Canada a également lancé une initiative visant à moderniser la réglementation des systèmes de gestion de la sécurité. Cette initiative vise à :

- améliorer notre capacité à relever les tendances et les modèles en matière de sécurité, à évaluer les risques systémiques et à atténuer ces risques;
- accroître l'efficacité des systèmes de gestion de la sécurité grâce à des mesures fondées sur le rendement;
- adapter le *Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire* pour tenir compte des risques posés par les changements climatiques et les événements météorologiques extrêmes; et
- renforcer les exigences relatives à la gestion de la fatigue.



Renforcer la législation canadienne en matière de sécurité ferroviaire

Dans le cadre de la réponse de Transports Canada aux recommandations découlant de l'examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* de 2018, le Ministère a proposé des changements à la loi dans le cadre du [projet de loi C-33, Loi visant à renforcer le réseau portuaire et la sécurité ferroviaire au Canada](#). Les modifications proposées renforceront la sécurité ferroviaire au Canada pour :

- favoriser la transparence et l'efficacité;

- combler les lacunes et relever les nouveaux défis;
- améliorer davantage la sécurité et la sûreté du réseau ferroviaire canadien.

Promouvoir la réconciliation entre les peuples autochtones et le secteur ferroviaire

Transports Canada est demeuré résolument attaché à la réconciliation, qui est fondamentale à nos activités dans tous les modes de transport. En 2023-2024, le Ministère a continué de mobiliser de façon utile les peuples autochtones, notamment autour de la sécurité ferroviaire.

Pour donner suite à nos engagements de développer et d'améliorer une mobilisation durable et structurée avec les communautés, nous avons établi des relations avec les communautés et les organisations afin de discuter du programme de modernisation de la sécurité ferroviaire sur le plan législatif et réglementaire. Nous avons notamment organisé un forum ferroviaire national en janvier 2024 et mobilisé les communautés autochtones par le biais de sessions d'information et de sensibilisation.

S'attaquer aux risques prioritaires liés aux systèmes de freinage des chemins de fer et à la fatigue des opérateurs ferroviaires

En 2023-2024, Transports Canada a révisé le [Règlement relatif à l'inspection et à la sécurité des freins sur les trains de marchandises et de voyageurs](#).

En juillet 2022, un arrêté ministériel a été publié pour renforcer le *Règlement relatif à l'inspection et à la sécurité des freins sur les trains de marchandises et de voyageurs*. L'objectif était de réduire les risques liés à l'exploitation des trains par temps froid grâce à des mesures comme le renforcement des exigences et procédures d'inspection des freins à air et l'obligation pour les exploitants d'élaborer un plan d'exploitation hivernale des freins des trains. L'ordonnance impose également des normes renforcées pour les essais des cylindres de frein et autorise les essais des freins à air fondés sur une nouvelle technologie utilisant des détecteurs automatisés de température des roues en bordure de voie.

Afin de renforcer la sécurité ferroviaire, nous avons approuvé de nouvelles [Règles relatives aux périodes de service et de repos](#) du personnel d'exploitation ferroviaire. Ces règles tiennent compte des dernières avancées scientifiques en matière de fatigue et visent à prévenir la fatigue générale afin de réduire la probabilité d'erreurs humaines à l'origine d'accidents ferroviaires.

Mise en œuvre du Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire

Le [Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire \(PASF\)](#) de Transports Canada finance des projets visant à améliorer la sécurité ferroviaire, notamment l'amélioration de l'infrastructure le long des voies ferrées et aux passages à niveau, l'éducation et la sensibilisation, la recherche et les technologies innovantes ainsi que les investissements dans la gestion, la prévention et le rétablissement en cas d'événements météorologiques extrêmes.

En 2023-2024, Transports Canada a lancé un appel de propositions en vue de financer des projets de recherche, d'éducation et de sensibilisation en 2024-2025 et 2025-2026, afin d'appuyer des activités et initiatives visant à réduire les blessures et les décès, les collisions aux passages à niveau et les incidents d'intrusion sur une propriété ferroviaire.

Nous avons accepté des propositions qui représentent des investissements de 67 millions de dollars sur trois ans pour appuyer plus de 400 projets visant à améliorer la sécurité ferroviaire au Canada aux passages à niveau et le long des voies ferrées, à mener des recherches et à développer ou à mettre à l'essai des technologies récentes qui visent à améliorer la sécurité du public et des travailleurs ferroviaires.

En 2023-2024, Transports Canada a consacré un montant historique de 42,1 millions de dollars pour appuyer les nouveaux projets et les projets en cours axés sur la sécurité ferroviaire.

Voici quelques exemples de projets d'infrastructure achevés :

- CN Rail évalue et installe des mesures d'atténuation des changements climatiques à Lytton, en Colombie-Britannique, afin de protéger sa ligne principale contre les inondations et les incendies de forêt dans la zone touchée par l'incendie de Lytton Creek en 2021.
- Northern Lights Rail Ltd., enlève les plantes, les arbres, les débris et les vieilles broussailles le long du droit de passage de Weldon à Birch Hills, en Saskatchewan, afin de protéger la voie ferrée contre les incendies de forêt, de décourager la faune d'utiliser la zone et d'améliorer la sécurité.
- Le Système de transport public d'Edmonton (Edmonton Transit Service ou ETS) met en place des solutions pour limiter les intrusions, notamment des barrières, un nouveau marquage de la chaussée, des barrières pour piétons et un panneau d'avertissement d'urgence.

Sécurité routière et multimodale

Mise en œuvre de la stratégie de sécurité routière du Canada

Par l'intermédiaire du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé et en étroite collaboration avec les provinces et les territoires, nous avons poursuivi les discussions sur la prochaine version de la stratégie de sécurité routière, compte tenu des enseignements tirés.

Le Ministère a fait des progrès dans la modernisation et la numérisation des cadres réglementaires en lançant l'élaboration d'une plateforme de réglementation fédérale, une solution sur le Web qui utilise la technologie et l'analyse des données pour déterminer et évaluer les répercussions cumulatives de la

réglementation. Cela aidera les organismes de réglementation à élaborer des règlements simplifiés pour réduire le fardeau administratif et améliorer la compétitivité de la chaîne d'approvisionnement.

Appuyer l'innovation dans les méthodes et mesures de sécurité routière

En 2023-2024, le Programme amélioré de paiements de transfert de la sécurité routière de Transports Canada a continué d'appuyer les organisations des secteurs public et privé qui mettent en œuvre des innovations en matière de sécurité routière. Les mesures sont axées sur l'innovation technologique, les enjeux liés à la conduite avec facultés affaiblies ainsi que l'éducation et la formation.

Par ailleurs, dans le cadre du [Programme de paiements de transfert de la sécurité routière](#), Transports Canada a continué d'accorder un appui financier aux provinces et territoires et au Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé afin de créer des normes pour le Code national de sécurité et d'offrir une formation uniforme à l'échelle nationale aux camionneurs et aux inspecteurs.

Poursuivre la surveillance vigilante de la sécurité routière

En 2023-2024, Transports Canada a continué à accomplir son mandat de favoriser la sécurité routière :

- en réalisant de plus de 380 essais et inspections de véhicules, de sièges d'auto pour enfants et de pneus pour vérifier que les produits qui entrent sur le marché canadien satisfont aux exigences de sécurité;
- en réalisant, examinant et analysant plus de 3 670 inspections de rappel, plaintes concernant des défauts, enquêtes sur des défauts, avis de défauts et avis de non-conformité;
- en délivrant 2 550 autorisations réglementaires et 85 inspections fondées sur les risques pour des véhicules importés au Canada;
- en rendant compte publiquement chaque année des activités de conformité et d'application de la loi en matière de sécurité des véhicules automobiles ([mesures d'application de la loi et réduction des risques en matière de sécurité des véhicules automobiles](#)), en dressant la liste des enquêtes actives et closes sur les défauts, en fournissant des mises à jour sur les enquêtes et en publiant en ligne les [rappels de sécurité automobile](#);
- en maintenant une surveillance constante de la [sécurité routière](#).

S'attaquer à la question de la cybersécurité des véhicules

En 2023-2024, Transports Canada a travaillé avec tous les ordres de gouvernement, l'industrie, les fabricants et d'autres pays en vue de mieux comprendre les menaces à la cybersécurité des véhicules et de maintenir et promouvoir la série actuelle de [lignes directrices et d'outils sur la cybersécurité des véhicules](#).

Le Ministère s'est notamment consacré aux priorités énoncées dans la [Stratégie de cybersécurité des véhicules](#) de Transports Canada et s'est associé au Conseil national de recherches du Canada pour produire un rapport sur l'intelligence artificielle (IA) dans les systèmes de conduite automatisée et les considérations de cybersécurité du point de vue de la sécurité routière.



Par ailleurs, nous avons accueilli la Cinquième conférence annuelle sur la cybersécurité des véhicules, le 1^{er} février 2024. Cette conférence réunissait des experts du gouvernement, du milieu universitaire et de l'industrie afin de discuter de sujets allant de l'intelligence artificielle aux véhicules électriques et à la cybersécurité dans un environnement de plus en plus connecté, automatisé, partagé et électrifié (« CASE »). Le Ministère a entamé le travail sur le cadre de cybersécurité des véhicules canadiens

afin d'intégrer davantage la gestion des risques de cybersécurité dans son programme de sécurité des véhicules automobiles.

Travailler avec les partenaires internationaux sur la sécurité des véhicules automatisés

Nous avons poursuivi nos discussions avec les partenaires nationaux et internationaux dans le cadre du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, du Forum mondial de la sécurité routière et du Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules. Le travail porte sur l'élaboration d'approches stratégiques et réglementaires coordonnées pour les véhicules automatisés et d'autres technologies automobiles.

Recherche et promotion de la sécurité des véhicules et des passagers

En 2023-2024, Transports Canada a lancé de nombreuses campagnes de sensibilisation des consommateurs pour mieux gérer les dangers de la route. Les efforts étaient axés notamment sur les enjeux suivants :

- le danger de laisser des enfants dans des véhicules chauds;
- la distraction au volant et la conduite avec facultés affaiblies;
- la sécurité des occupants, y compris les sièges d'auto pour enfants et les sièges d'appoint;
- la sécurité des autobus scolaires;
- la conduite hivernale sécuritaire; et
- aider les consommateurs à comprendre les nouvelles technologies d'aide à la conduite, y compris leurs capacités et leurs limites.

En collaboration avec le Conseil national de recherches du Canada et l'Université de Toronto, Transports Canada a réalisé des études approfondies sur les domaines suivants :

- Réduire les risques associés aux coups de chaleur pédiatriques dans les véhicules;
- Améliorer la sécurité et la facilité d'utilisation des écrans tactiles des véhicules;
- Améliorer la sécurité des véhicules tout-terrain; et
- Explorer les plateformes d'essai virtuelles pour les systèmes de conduite automatisée.



Par ailleurs, dans le cadre de son programme de recherche sur les facteurs humains et l'évitement des collisions, Transports Canada a réalisé des essais complets sur l'efficacité des systèmes automatiques de freinage d'urgence, des dispositifs de micromobilité et des systèmes d'aide à la conduite.

Moderniser les mesures législatives et réglementaires dans le secteur des transports

En 2023-2024, Transports Canada a participé aux [projets de loi annuels sur la modernisation de la réglementation](#) et aux examens réglementaires ciblés du gouvernement qui mettent en place un processus régulier de modernisation des exigences et des pratiques réglementaires à l'appui de l'innovation et de la compétitivité. Les changements proposés par le Ministère à la [Loi sur les transports au Canada](#) s'harmonisent avec la Feuille de route de l'examen réglementaire sur les normes internationales du gouvernement, publiée en 2021, afin de permettre l'adoption plus rapide de normes internationales fiables dans les règlements de Transports Canada.

Transport de marchandises dangereuses

Moderniser la réglementation du transport des marchandises dangereuses

En 2023-2024, dans le cadre de son [programme de réglementation du transport des marchandises dangereuses \(TMD\)](#), Transports Canada a continué d'axer ses efforts sur la modernisation de la réglementation, avec la forte participation des intervenants et sur l'harmonisation des normes internationales.

Modification du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses

Le Ministère a apporté des [modifications au Règlement sur le transport des marchandises dangereuses](#), publiées dans les *parties I et II de la Gazette du Canada*. Ces modifications ont permis d'améliorer l'uniformité, la qualité, l'efficacité et l'efficacité du programme TMD. Les modifications visaient les objectifs suivants :

- Proposer des exigences réglementaires pour mieux harmoniser le Règlement avec les recommandations de l'ONU en mettant en conformité les indications de danger, les renseignements de classification, les appellations réglementaires et les dispositions spéciales;
- Proposer des dispositions actualisées et clarifiées afin de les harmoniser avec les nouvelles pratiques du secteur;
- Établir de nouvelles exigences de collecte de données afin de créer un inventaire exact et fiable des parties réglementées et des emplacements où des marchandises dangereuses sont importées, présentées au transport, manutentionnées ou transportées;
- S'occuper des changements administratifs et réaliser un exercice de mise à jour des règlements;
- Proposer des frais d'évaluation des demandes et de délivrance de certificats aux inscrits, et augmenter les amendes pour tenir compte du coût de la vie actuel et avoir un effet dissuasif important sur les contrevenants en puissance.

Nous avons suivi l'évolution des besoins et des technologies de confinement des marchandises dangereuses, y compris les wagons-citernes, les citernes routières, les grands récipients pour vrac et les

bouteilles, qui ont été intégrés par renvoi dans le [Règlement sur le transport des marchandises dangereuses](#).

Renforcer les décisions fondées sur des données probantes

En 2023-2024, Transports Canada a mis en œuvre la [Feuille de route de transformation du TMD](#) qui est principalement axée sur la modernisation et l'amélioration de quatre domaines thématiques du programme :

Réglementation – Modernisation visant à :

- combler les lacunes du cadre d'application;
- créer de nouvelles voies de conformité;
- s'assurer que les intervenants compétents sont inclus en tant qu'entités réglementées;
- aborder l'innovation sectorielle et la résilience de la chaîne d'approvisionnement.

Surveillance – Réalisation continue d'applications dans le cadre du « Noyau TMD pour :

- garantir l'utilisation de données plus complètes, entièrement couplées et de meilleure qualité aux fins d'analyse et de production de rapports;
- appuyer la surveillance fondée sur les données, y compris des méthodes modernisées de priorisation des inspections, la modélisation prédictive et la collecte de données à l'échelle nationale;
- améliorer l'efficacité des opérations du TMD et réduire le fardeau réglementaire pour les intervenants;
- maintenir un régime de surveillance efficace afin de garantir le respect de la réglementation et son application, lorsque cela est justifié.
- Mobilisation – Lancement de consultations améliorées, y compris avec les communautés autochtones, pour :
 - élaborer des exigences particulières concernant le transport de marchandises dangereuses par drone;
 - réaliser un exercice de réduction du fardeau administratif;
 - résoudre les problèmes qui touchent la chaîne d'approvisionnement.

Collaboration

- créer un programme de subventions et de contributions visant à soutenir la formation en intervention d'urgence;
- améliorer la sensibilisation, l'information et l'éducation dans les collectivités rurales, éloignées, isolées, nordiques et autochtones, accompagnées par une collaboration continue avec les États-Unis et l'industrie sur les cadres réglementaires.

Lancement de consultations améliorées sur les questions relatives aux droits des Autochtones dans les transports dans le Nord

Au printemps 2023, Transports Canada a évalué les implications de la *Loi sur la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones* au chapitre des exigences en matière d'inscription des installations et des activités de transport dans le Nord canadien.

Transports Canada a transmis aux représentants de l'Inuit Tapiriit Kanatami un résumé des exigences d'inscription de site proposées, et aucune préoccupation n'a été soulevée. Toujours au printemps 2023,

le Ministère a effectué une évaluation préliminaire de la Loi relativement à la formation. Transports Canada surveillera tout besoin de réévaluation au fur et à mesure des travaux.

Améliorer la surveillance du transport des marchandises dangereuses

En 2023-2024, notre programme de surveillance du TMD a déployé 156 employés (dont 121 inspecteurs) qui ont effectué 4 032 inspections et pris 5 789 mesures d'application de la loi et de réduction des risques. Nous avons amélioré notre programme de sensibilisation à la sécurité du TMD afin de mieux promouvoir les documents disponibles auprès de l'industrie, des municipalités, des premiers intervenants, des collectivités autochtones et éloignées et du grand public.

Nous sommes demeurés concentrés sur la modernisation et l'amélioration notre capacité de surveillance, de coordination et d'intervention d'urgence grâce à une formation sur la gestion des urgences. Nous avons publié les exigences relatives à l'inscription de sites de TMD pour garantir que toutes les personnes qui importent, présentent au transport, manutentionnent ou transportent des marchandises dangereuses dans un emplacement au Canada sont inscrites auprès du Ministère. Cela aide le Ministère à identifier les membres de la communauté réglementée et lui permet de recueillir et d'analyser des données sur la gestion et la surveillance de la chaîne d'approvisionnement du TMD.

Le Ministère a mis en place la nouvelle plateforme en ligne de la base de données d'identification des clients afin de faciliter le respect des exigences en matière d'inscription. Nous avons aussi poursuivi notre collaboration avec les provinces et territoires afin de mieux connaître le niveau de conformité nationale du TMD en utilisant les données provinciales et territoriales sur la conformité des expéditions routières.

Soutenir les interventions d'urgence en cas d'incidents impliquant des marchandises dangereuses

Le Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC) de Transports Canada a continué de fournir des conseils techniques sur les interventions rapides et efficaces en cas d'urgences et d'incidents impliquant des marchandises dangereuses, dans tous les modes de transport et en tout temps.

Au cours de l'année, CANUTEC a pris des mesures concernant plus de 1 800 incidents impliquant des marchandises dangereuses et fait environ 24 000 communications. Il a continué de distribuer le [Guide des mesures d'urgence 2020](#) aux premiers intervenants canadiens qui sont affectés aux incidents de TMD sur les autoroutes et les voies ferrées. Le guide aide les premiers intervenants à identifier les dangers en fonction de la matière en cause et à prendre les mesures nécessaires pour se protéger et protéger le public pendant l'intervention initiale.

Nous avons évalué 271 Plans d'intervention d'urgence (PIU), qui permettent de garantir que l'industrie peut intervenir en cas de rejet ou de rejet anticipé de certaines marchandises dangereuses posant un risque plus élevé pendant le transport. Les spécialistes en mesures correctives de Transports Canada ont également été dépêchés sur les lieux de 15 urgences impliquant des marchandises dangereuses afin de protéger la sécurité publique en évaluant et en surveillant les mesures d'intervention prises pour atténuer l'incident.



Par ailleurs, nous avons renforcé et maintenu la capacité de réaction du Canada aux incidents chimiques, biologiques, radiologiques, nucléaires ou à l'explosif (CBRNE) liés au transport de marchandises dangereuses. Nous avons notamment élaboré et organisé l'exercice DYNAMIC RESPONSE, un exercice à grande échelle de quatre jours visant à mettre à l'essai l'interopérabilité entre les premiers intervenants municipaux, les organismes fédéraux et les ressources du Programme des plans d'intervention d'urgence de Transports Canada durant un incident CBRNE impliquant des marchandises dangereuses en cours de transport.

Poursuivre la collaboration et l'harmonisation internationales

En 2023-2024, Transports Canada a continué de jouer un rôle actif au sein des instances internationales, multilatérales et bilatérales où il partage et met en valeur l'expertise canadienne. En tant que membre de [l'Organisation de l'aviation civile internationale \(OACI\)](#), Transports Canada a continué de participer activement aux réunions, panels et groupes de travail de l'OACI, y compris les conférences techniques ayant trait à l'aviation civile et aux technologies émergentes. Le Ministère est également membre d'autres organisations internationales, notamment l'Organisation maritime internationale. En outre, nous avons participé aux activités des groupes de travail sur le TMD de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, ainsi qu'à l'élaboration de normes internationales.

Mener des recherches pour appuyer les décisions fondées sur des données probantes

En 2023-2024, Transports Canada a continué d'appuyer et de réaliser des projets de recherche sur différents sujets, notamment les suivants :

- Validation des mesures d'urgence recommandées concernant le gaz naturel liquéfié dans le Guide des mesures d'urgence;
- Évaluation des risques liés aux systèmes de stockage de l'énergie transportés dans des contenants fermés;
- Dynamique du renversement de citernes routières;
- Évaluation des exigences de l'American Society of Mechanical Engineers (ASME, Société américaine de génie mécanique) en matière de fabrication et de maintien en service des citernes routières au Canada; et
- Analyse des explosifs de classe 1 dans la chaîne d'approvisionnement du Canada.

Application de la loi

Faire appliquer les normes de sécurité, de sûreté et de réglementation des transports

En 2023-2024, le Programme national d'application de la loi (PNAL) de Transports Canada a continué à faire respecter les normes de sécurité, de sûreté et de réglementation dans le secteur canadien des transports :

- en appliquant systématiquement les politiques et les pratiques d'application de la loi;
- en offrant une formation sur les principes fondamentaux de la surveillance multimodale et de l'application de la loi (y compris la formation de 350 employés en un an);
- en collaborant au-delà des frontières régionales et dans différents modes afin de créer un environnement de transport plus sécuritaire et conforme pour tous les Canadiens;
- mener 267 enquêtes sur des infractions présumées, 218 sanctions administratives pécuniaires (amendes) et 6 suspensions; et

- appuyer la réponse du Ministère aux 126 nouvelles demandes d'examen présentées au Tribunal d'appel des transports du Canada et la représentation de la ministre lors de 89 conférences sur la gestion des cas et 30 audiences.

Utiliser les sanctions administratives pécuniaires pour éviter d'onéreuses actions en justice

Les sanctions administratives pécuniaires (amendes) offrent un mécanisme souple pour s'occuper des infractions mineures aux règlements de sécurité ou de sûreté. Au lieu de prendre des actions en justice, comme des poursuites, Transports Canada peut utiliser les sanctions pécuniaires pour encourager la conformité. Ces sanctions ont pour but de garantir le respect des règles, sans donner lieu à un casier judiciaire. Elles constituent un compromis entre les avertissements verbaux et écrits et les sanctions plus sévères comme la suspension ou les poursuites, en fonction de la gravité de l'infraction et des antécédents de l'entité en matière de conformité.

Ressources nécessaires pour obtenir les résultats prévus

Tableau 2: Aperçu des ressources requises pour **Un réseau de transport sûr et sécuritaire**

Le tableau 2 fournit un résumé des dépenses prévues et réelles et des équivalents temps plein (ETP) requis pour obtenir ces résultats.

Ressources	Prévues	Réelles
Dépenses	397 060 455 \$	562 393 506 \$
Équivalents temps plein	3 342	3 522

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

Priorités pangouvernementales connexes

Analyse comparative entre les sexes Plus (ACS Plus)

Transports Canada a continué d'adopter et de promouvoir l'utilisation de termes neutres durant différents événements et forums nationaux et internationaux. Il a cherché les occasions permettant de sensibiliser les gens à l'importance du langage inclusif en ajoutant le langage épïcène dans les soumissions réglementaires, les points de discussion, les documents, les présentations et les documents de travail et, dans la mesure du possible, en s'alignant sur les lignes directrices de l'ACS Plus.

Nous avons rédigé des documents d'information en tenant compte de la diversité de genre, d'âge et d'origine ethnique, notamment au moyen d'images, de textes et d'éléments visuels neutres ou inclusifs. De plus, nous avons continué à évaluer régulièrement les répercussions sociales et économiques des plans et des changements apportés aux lois, règlements, politiques et programmes sur les différents groupes de la population canadienne.

Plus précisément, le Programme de transport multimodal et de sécurité routière de Transports Canada a continué d'évaluer la façon dont il recueille les données sur l'ACS Plus en ce qui concerne les collisions, les décès et les blessures graves sur la route à déclarer. Le programme est également membre du Groupe de travail sur la sensibilité aux préjugés, la diversité et l'identité dans le domaine de la sécurité nationale (SPDI), dirigé par Sécurité publique Canada et coprésidé par le Centre de la sécurité des

télécommunications (CST). Ce groupe de travail offre un cadre d'échange sur les défis, les possibilités et les implications de la SPDI et de l'ACS Plus liées à la cybersécurité. Grâce à cette participation, Transports Canada a été tenu informé des questions d'ACS Plus liées à la cybersécurité.

Transports Canada a poursuivi l'étude menée en collaboration avec l'Université Western, qui vise à évaluer la gravité des collisions de petits drones sur les humains et, plus particulièrement, les femmes et les groupes plus vulnérables aux chocs, comme les enfants et les personnes âgées. Le Ministère a quantifié la différence dans la gravité du choc sur les personnes appartenant à certains groupes par rapport à un homme de taille moyenne, afin de déterminer si les résultats justifient un changement des limites actuelles de gravité des blessures. Lorsque des impacts précis sont identifiés, Transports Canada engage des discussions supplémentaires avec les groupes concernés pour mieux comprendre comment l'initiative peut être adaptée pour répondre aux divers besoins des personnes directement touchées.

Programme 2030 de développement durable des Nations Unies et Objectifs de développement durable

En décembre 2023, le Canada a présenté deux documents informels à la réunion du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses des Nations Unies. Ces documents privilégient une approche plus globale et systématique de la reclassification dans le Règlement type. Cette approche a permis de créer des règlements plus cohérents et favorisé la mise en œuvre de la cible 16.6 de l'[Objectif de développement durable 16 – Paix, justice et institutions solides](#), qui met l'accent sur la mise en place d'institutions efficaces, responsables et transparentes à tous les niveaux.

Le Ministère demeure un membre actif du Réseau pour l'égalité des sexes de l'Organisation maritime internationale, qui préconise d'accroître la représentation des femmes et d'autres groupes sous-représentés dans le secteur maritime. Le Canada a reconduit le financement du programme [Donner aux femmes les moyens d'agir dans le cadre de la décennie des Nations Unies pour l'océan](#), qui permet d'améliorer l'égalité des sexes dans le domaine de la science océanique. Ces efforts s'inscrivent dans le cadre de notre travail de tous les instants pour faire progresser le Programme 2030 de l'ONU, en appuyant l'[Objectif de développement durable 5 – Parvenir à l'égalité des sexes et autonomiser toutes les femmes et les filles](#).

En outre, nous avons investi dans le Programme de formation dans le domaine maritime pour aider les groupes sous-représentés, dont les peuples autochtones, les habitants du Nord et les femmes, à entamer une carrière dans l'industrie maritime. Depuis 2016, plus de 650 étudiants et étudiantes ont obtenu leur diplôme dans ce programme. Le Canada est résolu à promouvoir l'égalité des sexes et l'inclusion dans l'industrie maritime et à être un partenaire solidaire dans l'élimination des obstacles. Ces efforts s'inscrivent dans le cadre de notre travail continu pour faire progresser le Programme 2030 de l'ONU, en appuyant l'[Objectif de développement durable 10 – Réduire les inégalités](#).

Pour connaître l'état d'avancement des mesures de la Stratégie ministérielle de développement durable de TC, veuillez consulter la page consacrée au [développement durable à Transports Canada](#).

Innovation

En 2023-2024, Transports Canada a mené plusieurs projets de recherche, de démonstration et d'essai de technologies nouvelles et émergentes liées aux drones. Les projets visaient les objectifs suivants :

- effectuer des essais en milieu rural sur la gestion du trafic de drones;
- lancer un appel de propositions et évaluer une deuxième phase d'essais en banlieue sur la gestion du trafic de drones, qui doit commencer à l'été 2024;
- collaborer avec le Conseil national de recherches sur une série de projets de recherche et développement (R-D) sur différentes questions, notamment :

- la technologie de détection et d'évitement,
- la certification d'autonomie;
- l'écoulement éolien en milieu urbain,
- les solutions de gestion du trafic de drones,
- le givrage des drones,
- la gravité de l'impact aérien,
- la modélisation de l'espace aérien, et
- les facteurs liés aux canyons urbains et à la densité de population.

Par ailleurs, nous avons poursuivi le projet pilote visant à évaluer si les avions légers de sport certifiés par l'[Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne \(CS-LSA\)](#) conviennent à un environnement de formation au pilotage. Nous avons également travaillé en étroite collaboration avec des organismes de R-D afin d'élaborer des évaluations, notamment sur le rendement des batteries, les émissions sonores, etc.

En 2023-2024, la Direction générale de la sûreté aérienne de Transports Canada a travaillé avec l'industrie aéronautique, différents ministères et des spécialistes de l'extérieur afin d'entreprendre l'élaboration des normes de sécurité minimales pour simplifier les processus et améliorer l'efficacité dans les aéroports canadiens.



Sécurité innovante et inclusive pour les Canadiens en milieu rural dans tous les terrains

Les véhicules tout-terrain (VTT) constituent un important moyen de transport dans les collectivités rurales, et beaucoup de Canadiens utilisent des VTT dans leurs loisirs. Ce projet du Fonds pour l'innovation et l'expérimentation examine les principaux facteurs contributifs des pertes de contrôle de VTT et les solutions permettant d'atténuer les blessures causées par ces accidents. Les données issues de ce projet serviront de base à l'élaboration de règlement de sécurité et contribueront à améliorer la sécurité des utilisateurs de VTT au pays.

Jungle urbaine et micromobilité

Le nombre d'appareils de micromobilité (vélos électriques, scooters électriques, trottinettes électriques, etc.) sur les routes canadiennes a connu une augmentation rapide ces dernières années. Ce projet du Fonds pour l'innovation et l'expérimentation de 2023-2024 vérifie la capacité des véhicules équipés de systèmes d'aide à la conduite à détecter les piétons, les fauteuils roulants électriques et les dispositifs de mobilité à faible vitesse. Il permet de faire mieux connaître les défis et les solutions potentielles pour atténuer la gravité des collisions afin d'améliorer la sécurité des usagers vulnérables sur la route.

Répertoire des programmes

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

- Services aériens
- Surveillance de la sécurité aérienne
- Cadre réglementaire de la sécurité aérienne
- Surveillance de la sûreté aérienne
- Cadre réglementaire de la sûreté aérienne
- Gestion des urgences
- Surveillance de la sûreté intermodale du transport terrestre

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

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.](#)

Responsabilité essentielle 2: Un réseau de transport écologique et novateur

Dans la présente section

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

Description

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



Progrès à l'égard des résultats

Cette section présente les mesures prises par le ministère pour atteindre les résultats et les cibles relativement à un réseau de transport écologique et novateur. Les renseignements sont présentés par résultat ministériel.

Tableau 3 : Cibles et résultats relativement à un réseau de transport écologique et novateur

Le tableau 3 fournit un résumé des cibles et des résultats réels pour chaque indicateur associé aux résultats liés à un réseau de transport écologique et novateur.

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

Indicateurs de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte des cibles	Résultats réels
Pourcentage de changement relatif aux émissions de GES dans le secteur des transports	Les émissions du secteur des transports de 2021 sont réduites par rapport aux niveaux de 2019 (186 Mt), ce qui contribue à la réalisation de l'objectif national du Canada visant à réduire les émissions de 40 à 45 % d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 2005.	31 mars 2024	2021–2022: 3,8 % dessous des niveaux de 2005 en 2021 ⁷ 2022–2023 Aucun changement par rapport aux niveaux de 2005 en 2022 ⁸ 2023–2024: Les émissions de 2023 seront publiées en avril 2025

⁷ À partir du RIN le plus récent (2024), on a observé que les émissions du secteur des transports pour 2005 et 2020 avaient été de nouveau mises à jour. Ainsi, le résultat pour 2020-2021 a été modifié, passant de 4,3 % à 3,8 %.

⁸ Selon le RIN 2024, on estime que les émissions du secteur des transports ont totalisé 156 millions de tonnes d'équivalent CO₂ en 2005 et 156 millions de tonnes en 2022.

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

Indicateurs de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte des cibles	Résultats réels
Le volume total de déversements d'hydrocarbures détectés dépassant les 10 litres	6 490 litres ⁹	31 mars 2024	2021–22: S.O. – Nouvel indicateur 2022–23: S.O. – Nouvel indicateur 2023–24: 739 litres
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	Au moins 85 %	31 mars 2024	2021–2022: 99,51 % 2022–2023: 99,94 % 2023–2024: 99,97 % ¹⁰

Un réseau de transport qui favorise l'innovation

Indicateurs de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte des cibles	Résultats réels
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	Au moins 30	31 mars 2024	2021–2022: S.O. – Nouvel indicateur 2022–2023: S.O. – Nouvel indicateur 2023–2024: 33

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.

Renseignements sur les résultats

La section suivante décrit les résultats obtenus relativement à un réseau de transport écologique et novateur en 2023-2024 en les comparant aux résultats prévus dans le Plan ministériel de Transports Canada pour l'exercice.

Protection des océans et des voies navigables

Mise en œuvre continue du Plan de protection des océans du Canada

En 2023-2024, Transports Canada a continué de promouvoir le [Plan de protection des océans](#) du Canada qui vise à :

- améliorer la sécurité maritime;

⁹ La cible pour cet indicateur est basée sur les résultats réels des cinq années précédentes.

¹⁰ Il s'agit du nombre d'avis de violation émis durant l'exercice 2023-2024 à propos du ralentissement obligatoire visant la protection des baleines noires de l'Atlantique Nord dans le golfe du Saint-Laurent.

- renforcer la base de données probantes pour la prise de décision en matière de politique maritime;
- protéger et rétablir les écosystèmes marins; et
- promouvoir les partenariats avec les Autochtones et mobiliser les Canadiens.

Promouvoir le Plan de protection des océans du Canada

En 2023-2024, nous avons [modernisé et actualisé certaines lois](#) pour améliorer la sécurité maritime et atténuer les effets négatifs des activités liées au transport maritime sur l'environnement. Ces mises à jour ont permis d'améliorer la conformité et l'application des lois.

- La [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#) a été mise à jour pour améliorer la gestion des urgences maritimes. Son application a aussi été étendue à d'autres types de polluants comme les substances nocives et potentiellement dangereuses, en plus des hydrocarbures, afin de renforcer la capacité d'application.
- La [Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux](#) a été mise à jour pour créer le Fonds d'assainissement concernant les bâtiments, afin de financer des activités visant à évaluer et à traiter les bâtiments problématiques et à empêcher qu'ils présentent des dangers pour la navigation et les écosystèmes marins.
- La [Loi sur la responsabilité en matière maritime](#) a été modifiée afin d'améliorer l'indemnisation pour les incidents causés par des petits navires et des bateaux de navigation intérieure et d'inclure dans les pertes futures les pertes de revenus, les pertes de profits et les pertes économiques liées à la pêche, à la chasse, au piégeage et à la récolte.

Le [Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires et les avis \(LMMC 2001\)](#) a également été modifié afin d'augmenter le montant maximal d'une sanction administrative pécuniaire (amende) pour les infractions désignées, qui passe de 25 000 \$ à 250 000 \$ par infraction. Les sanctions administratives pécuniaires sont des amendes qui peuvent être imposées par un organisme de réglementation, en l'occurrence Transports Canada, lorsqu'une personne ou une entreprise enfreint un règlement. Il s'agit d'un outil d'application souple qui se superpose à d'autres types de sanctions réglementaires, dont les avis de non-conformité, les ordres, les lettres d'avertissement et les directives.

Améliorer la sécurité maritime en améliorant l'accès à l'information

En 2023-2024, Transports Canada a continué d'élaborer le [système de sensibilisation accrue aux activités maritimes](#), sur le Web, a continué de fournir de l'information en temps quasi réel, notamment sur le trafic maritime, la météo et les marées, ainsi que les cas de pollution potentielle. Le système compte plus de 950 licences d'utilisation, et 90 communautés autochtones du Canada bénéficient de la plateforme et y contribuent.

Par ailleurs, nous avons commencé la construction du hangar arctique du [Programme national de surveillance aérienne](#) (PNSA). Ce hangar permettra de mettre en œuvre et d'accroître les activités de surveillance et de



suivi dans l'Arctique selon une approche pangouvernementale tout au long de l'année. La présence accrue améliorera notre capacité de détecter la pollution et d'accroître la connaissance de la situation pour la surveillance de la sécurité maritime. Nous avons également renforcé notre capacité de surveillance maritime en modernisant la flotte du PNSA et travaillé à la livraison du premier drone canadien à grande échelle pour la surveillance de l'Arctique.

Réduire les risques de pollution liés aux opérations de réapprovisionnement maritime

Notre [Initiative sur les équipements de sécurité et l'infrastructure maritime de base dans les collectivités nordiques](#) a permis de fournir des entrepôts de stockage sécuritaire de marchandises à trois communautés du Nunatsiavut (la patrie des Inuits du Labrador). Ces entrepôts permettent d'améliorer la sécurité des communautés et de réduire le risque de pollution durant le réapprovisionnement et l'enlèvement de marchandises. De plus, six communautés situées le long du fleuve Mackenzie, dans les Territoires du Nord-Ouest, ont reçu des nouvelles barges à double coque qui rendent plus sécuritaire le réapprovisionnement en biens essentiels et en produits pétroliers.

Protéger et restaurer les milieux marins

Protection des milieux marins contre les espèces envahissantes

Transports Canada a poursuivi la mise en œuvre du [Règlement sur l'eau de ballast](#) de 2001 afin de prévenir la pollution et l'introduction d'espèces envahissantes et a continué de travailler avec les États-Unis pour promouvoir la compatibilité réglementaire en matière de gestion des eaux de ballast dans la région des Grands Lacs. D'ici septembre 2024, les bâtiments canadiens qui participent au commerce international devront être entièrement conformes au Règlement. De 2023 à 2027, Transports Canada appuiera des projets de R-D dirigés par l'industrie qui optimisent la technologie de gestion de l'eau de ballast pour les eaux canadiennes.

Transports Canada finance jusqu'à 8,04 millions de dollars pour trois projets, dans le cadre du Plan de protection des océans, visant à améliorer les systèmes de gestion des eaux de ballast dans la région des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent afin d'atténuer l'introduction et la propagation d'espèces aquatiques envahissantes.

Nous avons également continué de travailler avec les États-Unis pour promouvoir la compatibilité réglementaire en matière de gestion des eaux de ballast dans la région des Grands Lacs. Sur le plan international, nous avons continué de travailler avec [l'Organisation maritime internationale](#) pour améliorer la [Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et des sédiments des navires, 2004](#), et les Lignes directrices de 2023 pour le contrôle et la gestion de l'encrassement biologique des navires afin de réduire au minimum le transfert d'espèces aquatiques.

Nous avons aussi appuyé des recherches sur les activités de nettoyage dans l'eau. En 2023-2024, nous avons continué de mobiliser la communauté maritime canadienne et internationale sur le contrôle et la gestion de l'encrassement biologique des bâtiments et recherche sur le nettoyage des navires dans l'eau. Nous avons notamment collaboré avec Pêches et Océans Canada dans les domaines suivants :

- évaluer les facteurs de risques opérationnels;
- prévoir la probabilité que des bâtiments introduisent des espèces aquatiques envahissantes;
- examiner les répercussions des changements climatiques; et
- procéder à l'échantillonnage de l'encrassement biologique.

Le rôle vital de l'Organisation maritime internationale

L'Organisation maritime internationale est l'institution spécialisée des Nations Unies chargée d'assurer la sécurité et la sûreté des transports maritimes et de prévenir la pollution des mers et de l'atmosphère par les navires. Parmi les nombreux rôles importants qu'elle joue en ce qui concerne les politiques, les pratiques, les normes et la promotion du transport maritime à l'échelle mondiale, l'organisation travaille sur les volets maritimes des objectifs de développement durable des Nations Unies que le Canada s'est engagé à atteindre.

Travailler avec des partenaires et homologues internationaux

En décembre 2023, le Canada a été réélu au Conseil de l'Organisation maritime internationale (OMI) par tous les États membres de l'organisation pour le mandat de 2024-2025. Tout au long de l'exercice 2023-2024, Transports Canada s'est employé à faire progresser les initiatives de sécurité, de sûreté et environnementales, notamment :

- appuyer la nouvelle stratégie de l'OMI concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre (adoptée en juillet) y compris l'élaboration d'un indice canadien d'intensité du carbone;
- l'atténuation du bruit sous-marin;
- l'élaboration de normes plus responsables appliquées à la conception et la construction des navires;
- la création d'un cadre réglementaire international pour le secteur des transports maritimes à la fois équitable, efficace et universellement appliqué.
- Pour la saison des croisières de 2023, [l'ordonnance provisoire concernant les rejets d'eaux usées et d'eau grise par les navires de croisière dans les eaux canadiennes](#) a été mis en place. Ces mesures sont exécutoires en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et assurent une protection plus solide des océans et des écosystèmes marins du Canada.

Renforcer les mesures environnementales pour les rejets des navires de croisière

En 2023-2024, Transports Canada a continué de travailler sur les mises à jour prévues du [Règlement sur la pollution par les bâtiments et les produits chimiques dangereux](#) afin d'intégrer les dispositions nationales et de les harmoniser avec la [Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires](#) et la [Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires](#). Ces mises à jour modifieront de façon permanente les exigences en matière de rejets s'appliquant aux navires de croisière exploités dans les eaux canadiennes et interdiront le mazout lourd dans l'Arctique canadien afin de se conformer aux règlements internationaux qui entreront en vigueur en 2024.

Création et amélioration des zones de protection marine

En 2023-2024, Transports Canada a continué d'aider directement les autres organismes fédéraux qui travaillent à la création de nouvelles zones de protection marine (ZPM). Il s'agit d'un élément important de l'initiative des [objectifs de conservation marine](#) du Canada, qui vise à protéger et conserver 25 % des océans du Canada d'ici 2025 et à atteindre 30 % d'ici 2030. Nous avons fourni des conseils sur l'atténuation des répercussions du transport maritime et continué d'améliorer les restrictions visant certains rejets des navires dans les zones marines protégées fédérales.

Réduire les risques causés par le bruit des navires et les plastiques en mer

En 2023-2024, Transports Canada a continué de diriger et d'appuyer les travaux internationaux sur la prévention et la réduction du bruit sous-marin des navires qui nuit à la vie marine. Il a notamment dirigé l'élaboration des [Directives révisées visant à réduire les bruits sous-marins produits par les navires de commerce pour atténuer leurs incidences néfastes sur la faune marine](#), approuvées en juillet 2023 par l'Organisation maritime internationale (OMI).



En outre, nous avons coordonné les activités du groupe de travail par correspondance de l'OMI afin d'élaborer un plan d'action visant à réduire davantage le bruit rayonné sous l'eau par les navires. Nous avons continué d'appuyer les travaux nationaux et internationaux visant à prévenir et à réduire les déchets plastiques en mer provenant des activités des navires. Nous avons notamment réalisé une étude d'évaluation du secteur maritime portant sur les pratiques exemplaires de l'industrie du transport maritime canadienne et internationale en ce qui concerne les déchets de plastique en mer.

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

En 2023-2024, nous avons continué de préserver et de restaurer les écosystèmes marins en prenant des mesures pour gérer les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux. Ces mesures comprennent la mise en œuvre et l'application de la [Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux](#), qui vise à renforcer la responsabilité des propriétaires en ce qui concerne la gestion de la fin de durée utile des bâtiments.

La loi a été mise à jour pour permettre la création d'un [fonds pour l'assainissement des bâtiments](#) afin de financer les activités qui permettront d'évaluer, de traiter et de prévenir les navires problématiques qui deviennent des dangers pour la navigation et les écosystèmes marins. Le fond créera une source durable de fonds à long terme financés par les propriétaires de bâtiments pour régler les problèmes des bâtiments. Nous avons continué d'axer nos efforts sur les initiatives qui favorisent la création de possibilités économiques pour les entreprises et les communautés autochtones en s'attaquant aux bâtiments préoccupants.

Agir contre les navires préoccupants dans les eaux canadiennes

Dans le cadre de l'initiative de la [stratégie globale relative aux navires préoccupants](#), 32 épaves ou bâtiments abandonnés ont été enlevés ou ont fait l'objet des mesures nécessaires pour gérer leurs effets néfastes sur les écosystèmes locaux. Transports Canada a pris 20 mesures d'exécution à l'encontre de propriétaires de bâtiments afin de résoudre leurs problèmes de non-conformité. De plus, nous avons éliminé 86 navires abandonnés et autorisé 46 tierces parties à gérer des épaves ou des bâtiments abandonnés laissés dans les eaux navigables du Canada.

Protéger la navigation maritime

Établir un mécanisme de recouvrement des coûts et apporter des améliorations administratives à la protection de la navigation

En 2023-2024, Transports Canada a publié un projet de règlement dans la [Partie I de la Gazette du Canada](#) afin de créer un régime de recouvrement des coûts de certains services fournis par le Programme de protection de la navigation. Nous avons également poursuivi l'élaboration d'un nouveau règlement sur les sanctions administratives pécuniaires afin d'améliorer la conformité à la [Loi sur les eaux navigables du Canada](#) et de maintenir les eaux navigables du Canada ouvertes et sécuritaires pour le transport de marchandises et de personnes.

Mobilisation et partenariats autochtones

Promouvoir la réconciliation grâce au leadership, à la mobilisation et à la collaboration autochtones

Transports Canada a continué d'axer ses efforts sur l'établissement de relations, d'outils et de processus avec les partenaires autochtones afin de favoriser une mobilisation et une consultation efficaces et des possibilités d'élaboration conjointe intéressantes. Il a notamment créé un comité de la haute direction chargé de consulter et de mobiliser les peuples autochtones.

Par le biais des « causeries au coin du feu » organisées régulièrement et de notre centre d'apprentissage autochtone amélioré, nous avons continué d'enseigner au personnel l'histoire, la culture et les expériences autochtones. En 2023-2024, le Ministère a continué d'examiner ses stratégies de recrutement et de maintien en poste des Autochtones et a lancé un projet pilote, le [Navigateur de carrière autochtone](#), qui cadre avec les objectifs énoncés dans le plan [Unis dans la diversité : une voie vers la réconciliation](#)).

En collaboration avec le [Cercle du savoir sur l'inclusion autochtone](#), le Navigateur de carrière autochtone a guidé plus de 25 candidats autochtones de l'extérieur dans le processus de recrutement de la fonction publique. Nous avons continué de contribuer à une approche pangouvernementale de la négociation de traités et d'accords modernes en participant à plus de 25 discussions de négociation.

Travailler avec les peuples autochtones pour protéger les océans

Transports Canada travaille sur plusieurs initiatives importantes avec les peuples autochtones et d'autres parties pour appuyer des approches durables et respectueuses en matière de gestion et de protection des milieux marins.

- Nous avons créé une table ronde sur la réglementation pour favoriser la collaboration à créer un processus inclusif dans lequel le Canada et les peuples autochtones peuvent collaborer à l'élaboration et à la mise à jour de la réglementation.
- Nous avons collaboré avec les Nations de la côte nord et de la côte centrale du Pacifique par le biais de l'[Accord-cadre de réconciliation pour la gestion et la protection des océans à l'échelle biorégionale](#).
- Nous avons participé à un forum coorganisé de partage des connaissances auquel ont participé 13 Premières Nations concernées par le [projet pilote d'évaluation des effets cumulatifs du transport maritime](#) sur la côte sud de la Colombie-Britannique.
- Nous avons organisé des forums de dialogue sur le transport maritime dans les régions du Pacifique, de l'Atlantique et du Québec pour mettre en commun les connaissances spécialisées, la formation et les enseignements des initiatives du Programme de protection des océans avec les intervenants du secteur.
- Nous avons été l'hôte du symposium sur la mer des Salish, à Vancouver, pour favoriser les partenariats et les connaissances entre les intervenants dans la région. Plus de 500 personnes ont participé à cet événement.

Nous avons fourni un financement sur quatre ans totalisant 16 millions de dollars dans le cadre du [Programme de partenariat et de mobilisation des collectivités autochtones et locales](#) afin d'accroître les capacités et d'aider les Premières Nations à participer au Programme de protection des océans.

Croissance propre et changements climatiques

Piloter la transition du Canada vers un secteur des transports à faible teneur en carbone et zéro émission

En 2023-2024, Transports Canada a continué de diriger et d'appuyer la transition du réseau de transport vers des technologies à faible teneur en carbone et zéro émission en favorisant les politiques et les programmes dans le cadre des plans suivants :

- [Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques](#),
- [Plan climatique renforcé du Canada](#),
- [Plan de réduction des émissions du Canada pour 2030](#).

Agir contre les changements climatiques

En 2023-2024, Transports Canada a continué de concentrer ses efforts sur d'importantes initiatives dans le secteur des transports afin de s'attaquer aux enjeux complexes des changements climatiques au pays et dans le monde.

- Collaboration avec les partenaires fédéraux sur des mesures qui permettent aux consommateurs et aux entreprises de choisir plus facilement des véhicules zéro émission (VZE), notamment le [Programme d'incitatifs pour les véhicules zéro émission](#) (iVZE) et le [Programme d'incitatifs pour les véhicules moyens et lourds zéro émission](#) (iVMLZE);
- Présidence du Conseil des véhicules zéro émission (VZE) pendant sa première année d'activité complète, ce conseil réunissant des partenaires provinciaux et territoriaux, des acteurs de l'industrie et des organisations non gouvernementales afin de promouvoir l'adoption des VZE;
- Réalisation de progrès dans la mise en place de solutions de « transport écoénergétique de marchandises » longue distance par camions zéro émission;
- Financement d'activités multimodales de R-D, d'essais, de tests et de démonstrations de technologies efficaces à faible teneur en carbone et à zéro émission pour les secteurs de l'aviation, du rail, du transport maritime et du transport routier;
- Établissement d'un protocole d'entente avec l'Association des chemins de fer du Canada axé sur la réduction des émissions des locomotives grâce à l'augmentation de l'utilisation des carburants propres et l'accélération de la mise à niveau et de l'adaptation des locomotives avec les technologies carboneutres;
- Création d'un groupe de travail sur l'aviation durable en juin 2023 qui réunit les provinces et territoires, des associations industrielles, des organisations non gouvernementales et le milieu universitaire, et qui a pour mandat d'élaborer un plan directeur sur les carburants d'aviation durable pour le Canada et de fixer un objectif ambitieux pour garantir qu'il y a assez de carburant durable pour respecter la cible de 10 % d'utilisation d'ici 2030;
- Élaboration d'un [indicateur canadien d'intensité de carbone](#), conforme aux normes de l'Organisation maritime internationale, visant une réduction annuelle de 2 % des émissions de gaz à effet de serre provenant du transport maritime international.

Promouvoir l'innovation dans les technologies et l'exploitation des navires propres

En 2023-2024, Transports Canada a lancé cinq projets de démonstration dans le cadre de son engagement en faveur des essais de systèmes de propulsion zéro émission et de carburants à faible teneur en carbone pour les bâtiments canadiens. Ces projets comprennent un remorqueur entièrement électrique, la conversion d'un navire de pêche à l'énergie hybride-électrique et le financement de projets de démonstration de biocarburants.

Appuyer les locomotives à hydrogène et à batterie pour favoriser la décarbonisation du secteur ferroviaire

Dans le cadre de son engagement en faveur des solutions à zéro émission pour décarboniser le secteur ferroviaire canadien, Transports Canada a financé un projet visant l'élaboration de spécifications

techniques par le [Groupe CSA](#) concernant les locomotives à hydrogène et à batterie exploitées au Canada.

Mise en œuvre du Programme de camionnage à zéro émission

En 2023-2024, Transports Canada a lancé 3 bancs d'essai sur le [camionnage à zéro émission](#) (CZE) afin de recueillir des données et l'expérience des utilisateurs à propos du rendement des camions de transport de marchandises à zéro émission (comme les camions électriques à batterie et à pile à combustible) dans les opérations commerciales canadiennes. Les camions seront mis à l'essai à différents endroits et sur différents terrains avec les flottes commerciales partenaires pour nous aider à mieux comprendre certains facteurs, notamment :

- les différences d'autonomie saisonnières;
- les causes et les effets des temps d'arrêt et d'entretien;
- les coûts de propriété;
- les expériences des conducteurs.

Nous avons également lancé 7 projets de R-D pour combler les lacunes des données et des connaissances, valider la performance en matière de sécurité des véhicules moyens et lourds zéro émission et nous aider à établir de nouvelles exigences de sécurité. Ces projets comprennent des essais sonores à basse vitesse avec des véhicules zéro émission et l'évaluation de jeux de données sur les itinéraires de camionnage pour appuyer la planification des infrastructures. Transports Canada a également signé des accords de contribution avec la Colombie-Britannique et la Nouvelle-Écosse pour les aider à élaborer des codes, des normes, des règlements, des formations et des directives sur le camionnage à zéro émission.

Appuyer la recherche, les évaluations de faisabilité et les démonstrations

En 2023-2024, Transports Canada a continué d'appuyer l'innovation dans le secteur des transports, y compris :

- les essais de sécurité;
- la collaboration avec les provinces et territoires;
- l'élaboration et la mise à jour de lignes directrices, codes et normes;
- la création de bancs d'essai pour le transport routier afin d'appuyer un déploiement précoce; et
- la modernisation du Centre d'essais pour véhicules automobiles du gouvernement du Canada pour appuyer les essais de conformité et la recherche sur les véhicules lourds à zéro émission à l'avenir.

Aider le secteur des transports du Canada à s'adapter aux changements climatiques

En 2023-2024, Transports Canada a continué d'appuyer l'achèvement et l'adoption de la [Stratégie nationale d'adaptation du Canada](#), publiée en juin 2023. Nous avons également présidé le Groupe de travail fédéral-provincial-territorial sur l'adaptation aux changements climatiques dans le secteur des transports afin de favoriser la collaboration dans ce secteur.

Promouvoir des infrastructures et des opérations portuaires durables

Transports Canada a terminé l'Examen de la modernisation des ports et appuyé l'introduction du projet de loi 33, *Loi visant à renforcer le réseau portuaire et la sécurité ferroviaire au Canada*. Le projet de loi comprend des mesures conçues pour but de promouvoir des infrastructures durables sur le plan environnemental et d'intégrer des considérations environnementales dans la façon dont les ports sont aménagés et gérés.

Baleines dans les eaux canadiennes

Protéger les épaulards résidents du Sud et leurs habitats

En 2023-2024, Transports Canada a continué de réduire les répercussions du trafic maritime sur les épaulards résidents du Sud en péril. Nous avons pris une ordonnance provisoire de l'[Arrêté d'urgence de 2024 visant la protection de l'épaulard \(*Orcinus orca*\) dans les eaux du sud de la Colombie-Britannique](#). L'arrêté interdit aux bâtiments de s'approcher à une certaine distance des épaulards pendant toute l'année, et crée une nouvelle interdiction de se mettre en travers de la course d'un épaulard.

Par l'ordonnance provisoire, nous avons participé à la supervision de la zone de limitation de vitesse près de banc Swiftsure, au large de la Colombie-Britannique, en vigueur pendant la période où les baleines viennent se nourrir, soit du 1^{er} juin au 30 novembre. Cette mesure complète le rétablissement de deux zones de refuge provisoires déjà en vigueur dans les îles Gulf pendant la même période.

Grâce à notre partenariat dans le cadre du programme ECHO (Enhancing Cetacean Habitat and Awareness), et à la participation active de l'industrie, nous avons appuyé le maintien des mesures volontaires s'appliquant aux grands bâtiments commerciaux, notamment le ralentissement et le déroutement des remorqueurs loin des zones d'alimentation le long de la côte du détroit de Juan de Fuca.

Protéger les baleines noires de l'Atlantique Nord

En 2023-2024, l'[Arrêté d'urgence de 2023 visant la protection des baleines noires de l'Atlantique Nord \(*Eubalaena glacialis*\) dans le golfe du Saint-Laurent](#) a été mis en œuvre pendant toute la saison des baleines. Une limite de vitesse et un ralentissement préventif sont mis en œuvre dans les zones de transport maritime dynamique si on détecte des baleines. Grâce aux 350 heures de surveillance par aéronef et aux deux planeurs sous-marins dans le golfe du Saint-Laurent, nous avons pu suivre l'emplacement des baleines pendant toute la saison 2023.

La [limitation de vitesse dans le détroit de Cabot](#) a été mis en place à titre de mesure volontaire. Le ralentissement a été mis en œuvre pendant la saison des baleines afin de réduire le risque de collision entre les baleines et les navires lors de la migration des baleines vers et depuis le golfe du Saint-Laurent. Le taux d'observation du ralentissement volontaire au printemps et à l'automne 2023 était de 76,1 %, ce qui cadre avec le taux de 2022.

Utiliser la science, la mobilisation du public et les connaissances traditionnelles pour protéger les baleines

En 2023-2024, Transports Canada a continué de faire appel à la science, aux connaissances autochtones, aux intervenants et au grand public pour élaborer, adapter et mettre en œuvre des mesures visant à réduire les perturbations physiques et acoustiques des navires sur les populations de baleines en péril du Canada, tout en veillant au transport sécuritaire et efficace des personnes et des marchandises

Notre [Initiative pour des navires silencieux](#) a fourni un financement à 42 projets visant à développer et démontrer des technologies, conceptions et pratiques opérationnelles sécuritaires et efficaces pour gérer le bruit sous-marin qui menace la survie et le rétablissement des épaulards résidents du Sud et d'autres espèces marines en voie de disparition. Les résultats ont également appuyé les efforts faits par le Canada pour aider l'Organisation maritime internationale à adopter les directives révisées visant à réduire les bruits sous-marins produits par les navires pour atténuer leurs incidences néfastes sur la faune et la flore marines.

Parmi les autres mesures, citons :

- les mesures de restriction de la vitesse obligatoire et volontaire des bâtiments et les zones d'exclusion;
- la surveillance des zones de transport maritime pour signaler aux navigateurs la présence de baleines; et
- l'exécution du programme d'autorisation de l'observation durable des baleines.

Ressources nécessaires pour obtenir les résultats prévus

Tableau 3 : Aperçu des ressources requises pour **Un réseau de transport écologique et novateur**
Le tableau 3 fournit un résumé des dépenses prévues et réelles et des équivalents temps plein (ETP) requis pour obtenir ces résultats.

Ressources	Prévues	Réelles
Dépenses	960 587 701 \$	969 359 314 \$
Équivalents temps plein	946	902

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

Priorités connexes à l'échelle pangouvernementale

Analyse comparative entre les sexes Plus (ACS Plus)

L'Initiative d'évaluation des effets cumulatifs de la navigation maritime (CEMS) de Transports Canada a bénéficié et continuera de bénéficier directement aux peuples autochtones et aux communautés côtières, tout en ayant un effet positif sur les milieux marins. La poursuite et l'achèvement des évaluations des effets cumulatifs dans différentes zones et la réalisation d'autres évaluations permettront à ces groupes de participer aux discussions afin d'évaluer et d'élaborer conjointement des solutions aux préoccupations liées à l'incidence du transport maritime sur l'environnement et les personnes des environs. Grâce à une mobilisation et une collaboration utiles, les communautés autochtones et côtières pourront s'exprimer et s'assurer que leurs points de vue sont pris en compte dans l'élaboration des mesures d'atténuation en faveur de l'environnement et de l'utilisation du milieu marin par les Autochtones.

Par ailleurs, le secteur du transport maritime demeure dominé par les hommes : les femmes ne représentent que 2 % de la main-d'œuvre dans ce secteur au Canada. Grâce à l'Initiative CEMS, les femmes auront plus d'influence sur le processus décisionnel grâce à la multiplication des occasions de mobilisation et de collaboration entre le gouvernement et les intervenants.

Dans le cadre du PPO, le Programme de formation maritime (PFM) a été prolongé de quatre ans à partir de 2023. Ce programme, axé sur la formation des groupes sous-représentés dans le secteur maritime (dont les femmes et les Autochtones), recueillera des données ventilées par sexe sur le nombre d'étudiants et d'étudiantes participant aux programmes de formation et sur le nombre de personnes embauchées dans le secteur maritime canadien après l'obtention de leur diplôme. Cela permettra de mieux évaluer l'effet de cette sous-initiative sur la diversité démographique dans le secteur maritime.



Programme 2030 pour le développement durable des Nations Unies et Objectifs de développement durable

En 2023-2024, Transports Canada a continué d'appuyer directement plusieurs initiatives qui aident le Canada à respecter ses engagements dans le cadre du Programme de développement durable à l'horizon 2030 des Nations Unies et des Objectifs de développement durable de l'ONU.

Nous avons continué de participer aux travaux du [Groupe d'experts de la Commission économique pour l'Europe chargé d'évaluer les effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et l'adaptation à ces changements](#). À la réunion de mars 2024, les discussions ont porté sur la finalisation de deux rapports destinés à aider les propriétaires, les exploitants et les gestionnaires d'infrastructures de transport à se préparer aux changements climatiques à court, moyen et à long terme.

Le groupe d'experts a continué de produire et de partager des connaissances et d'améliorer les capacités au sein de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies, afin de favoriser l'atteinte de plusieurs Objectifs de développement durable, dont les suivants :

- [Objectif 9 – Construire des infrastructures résilientes, promouvoir une industrialisation durable et favoriser l'innovation;](#)
- [Objectif 13 – Prendre des mesures urgentes pour lutter contre le changement climatique et ses conséquences;](#)
- [Objectif 17 – Renforcer les moyens de mise en œuvre et revitaliser le partenariat mondial pour le développement durable.](#)

Nous avons réalisé des progrès sur la voie de l'Objectif 13 en mettant en œuvre des parties du plan climatique renforcé du Canada, [Un environnement sain et une économie saine](#), et du [Plan de réduction des émissions du Canada pour 2030](#). Nous avons aussi lancé, en décembre 2023, le Programme de corridors maritimes verts doté d'une enveloppe de 165,4 millions de dollars et visant à réduire les émissions du secteur du transport maritime.

En 2023-2024, nous avons continué de travailler avec l'industrie, le milieu universitaire, les communautés autochtones, les organisations non gouvernementales et d'autres acteurs pour :

- mettre en place et améliorer les mesures visant à protéger les baleines en péril du Canada contre les effets néfastes du trafic maritime;
- empêcher l'introduction d'espèces aquatiques envahissantes par les bâtiments;
- poursuivre les recherches pour comprendre la source, l'ampleur et les solutions de lutte contre la pollution plastique en mer provenant des bâtiments.

Conjugués à nos travaux sur la gestion des eaux de ballast, ces efforts contribuent à l'[Objectif 14 – Conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable](#).

Dans le cadre de l'[Objectif 7 – Garantir l'accès de tous à des services énergétiques fiables, durables et modernes, à un coût abordable](#) et de l'[Objectif 12 – Établir des modes de consommation et de production durables](#), nous avons appuyé l'engagement pris par le gouvernement du Canada d'augmenter le nombre de véhicules zéro émission sur les routes canadiennes. Nous avons notamment élaboré un règlement sur les VZE relatifs aux véhicules légers. Ce texte, publié en décembre 2023, impose des exigences annuelles de vente de VZE aux fabricants et aux importateurs de véhicules légers neufs :

- au moins 20 % en 2026;
- au moins 60 % en 2030; et
- 100 % en 2035 et après.

Réduire les émissions par la promotion des véhicules zéro émission

Depuis le lancement du programme iVZE en mai 2019, le gouvernement a encouragé l'achat de plus de 368 000 véhicules zéro émission. Cela se traduit par une baisse annuelle de plus de 1,2 mégatonne (Mt) d'émissions, et une réduction de plus de 15 Mt sur la durée de vie de ces véhicules.

Depuis le lancement du programme iVMLZE en juillet 2022, qui contribue à rendre ces véhicules plus abordables pour les entreprises et autres organisations canadiennes, plus de 1 800 véhicules ont bénéficié d'incitatifs.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les contributions de Transports Canada au Plan fédéral de mise en œuvre du Programme 2030 et à la Stratégie fédérale de développement durable, prière de consulter notre [Stratégie ministérielle de développement durable](#).

Innovation

Collaboration en vue de trouver des solutions internationales en réponse aux besoins de l'Ukraine en matière de transport et de reconstruction

En 2023–2024, TC a représenté le Canada en tant que membre fondateur — avec la Suède, la Lituanie et l'Ukraine — du Groupe d'intérêt commun pour l'Ukraine (CIG4U) du Forum international des transports (FIT), [créé en décembre 2023](#). Le CIG4U réunit des partenaires de divers pays afin d'améliorer la coordination de l'appui aux besoins urgents de l'Ukraine en matière de transport et à ses plans stratégiques de reconstruction à long terme. Le Canada finance le premier projet de recherche dans le cadre du mécanisme de [reconstruction d'infrastructures de transport terrestre de marchandises plus durables en Ukraine](#). L'objectif de cette étude, dotée d'un budget de 300 000 \$, [annoncée](#) en mars 2023, consiste à évaluer les défis et les possibilités pour le secteur du transport ferroviaire de l'Ukraine. (En avril 2024, le ministre [a annoncé](#) que le Canada investirait 300 000 \$ de plus pour élargir la portée de l'étude afin qu'elle inclue la reconstruction durable des réseaux de transport routier et ferroviaire.)

Appuyer la R-D

En 2023–2024, le Centre d'innovation de Transports Canada a géré plus de 170 projets de R-D axés sur l'amélioration de la sécurité, de la sûreté et de la performance environnementale du réseau de transport canadien. Par exemple, la recherche ferroviaire a participé à l'élaboration de nouveaux outils

numériques et automatisés visant à améliorer l'inspection des voies et du matériel roulant. Les recherches menées par le secteur du transport routier ont amélioré la sécurité des occupants des véhicules, en accordant la priorité aux passagers assis à l'arrière des véhicules et aux passagères. Le secteur du transport maritime a surtout cherché à appuyer la troisième série d'examens réglementaires axés sur l'[économie bleue](#), dans le cadre de laquelle nous élaborons un plan d'action visant à promouvoir un transport maritime de surface autonome au Canada. Nous avons par ailleurs créé plusieurs outils et séances de formation, ainsi qu'une communauté de pratique pour les professionnels des STI (systèmes de transport intelligents), afin d'améliorer la cyber-résilience des infrastructures routières du Canada.

Les travaux de R-D ont appuyé les responsabilités du mandat ministériel, comme la conception et de la mise en œuvre de programmes, politiques et règlements portant sur les émissions. Nous cherchons ainsi à intégrer des innovations en toute sécurité au réseau de transport canadien. Les projets clés visent les objectifs suivants :

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

En décembre 2023, nous avons annoncé les noms des bénéficiaires d'un financement dans le cadre du [Programme d'innovation pour les eaux de ballast](#), qui fait partie du nouveau Plan de protection des océans. Ce programme appuie les activités innovatrices de R-D menées par l'industrie qui visent à relever les défis associés à la gestion des eaux de ballast dans les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent.

Répertoire des programmes

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

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

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

Responsabilité essentielle 3: Un réseau de transport efficace

Dans la présente section

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

Description

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

Progrès à l'égard des résultats

Cette section présente les mesures prises par le ministère pour atteindre les résultats et les cibles relativement à un réseau de transport efficace. Les renseignements sont présentés par résultat ministériel.

Tableau 4 : Cibles et résultats relativement à un réseau de transport efficace

Le tableau 4 fournit un résumé des cibles et des résultats réels pour chaque indicateur associé aux résultats liés à un réseau de transport efficace.

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

Indicateurs de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte des cibles	Résultats réels
Temps de transit de conteneurs en train de bout en bout le long du corridor commercial entre les ports de la côte ouest du Canada et Chicago, y compris le temps de passage à la frontière	Au plus 6,5 jours	31 mars 2024	2021–2022: 6,4 jours 2022–2023: 6,6 jours 2023–2024: 6,8 jours
Temps de transit d'un point à l'autre au Canada de camions de marchandises générales le long du corridor commercial	Au plus 3,5 heures	31 mars 2024	2021–2022: 3,4 heures 2022–2023: 3,4 heures 2023–2024: 3,4 heures
Temps de transit de bout en bout des marchandises conteneurisées en provenance des ports d'Asie	Au plus 27,5 jours	31 mars 2024	2021–2022: 34,5 jours 2022–2023: 39,9 jours 2023–2024: 35,0 jours
Temps de transit de bout en bout d'un groupe choisi de marchandises, comme les grains, du Canada vers l'Asie	Au plus 39,5 jours	31 mars 2024	2021–2022: 40 jours 2022–2023: 37,9 jours 2023–2024: 36,7 jours

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

Indicateurs de résultat ministériel	Cible	Date d’atteinte des cibles	Résultats réels
Pourcentage de demandes/problèmes des services aériens internationaux traités	Exactement 100%	31 mars 2024	2021–2022: 100 % (11 sur 11) 2022–2023: 100 % (6 sur 6) 2023–2024: 100 % (11 sur 11)

Transports Canada gère efficacement ses actifs

Indicateurs de résultat ministériel	Cible	Date d’atteinte des cibles	Résultats réels
Disponibilité des aéroports détenus et gérés par Transports Canada	Exactement 100 %	31 mars 2024	2021–2022: 100 % 2022–2023: 100 % 2023–2024: 100 %
Disponibilité des ports détenus et gérés par Transports Canada	Exactement 100 %	31 mars 2024	2021–2022: 100 % 2022–2023: 100 % 2023–2024: 100 %
Disponibilité des traversiers détenus et gérés par Transports Canada	Exactement 100 %	31 mars 2024	2021–2022: 100 % 2022–2023: 100 % 2023–2024: 100 %

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.

Renseignements sur les résultats

La section suivante décrit les résultats obtenus relativement à **Un réseau de transport efficace** en 2023-2024 en les comparant aux résultats prévus dans le Plan ministériel de Transports Canada pour l’exercice.

Besoins en matière de main-d’œuvre et de compétences

Se doter d’une main-d’œuvre prête pour l’avenir au sein du secteur canadien des transports

En 2023–2024, Transports Canada a continué de travailler avec d’autres ministères fédéraux, les provinces et les territoires, les syndicats et les intervenants de l’industrie en vue de promouvoir une main-d’œuvre prête pour l’avenir dans le secteur des transports. Nous avons notamment organisé un important symposium en ligne consacré aux pénuries de main-d’œuvre et de compétences afin de définir les possibilités de coopération.

Nous avons également fait réaliser un sondage pour recueillir le point de vue des jeunes à propos des emplois dans le secteur des transports. Nous avons communiqué avec les intervenants du transport maritime afin de mieux comprendre l’impact des exigences en matière de citoyenneté sur les pénuries de main-d’œuvre et de trouver des moyens de remédier à la pénurie de gens de mer.

Faciliter l’établissement de normes professionnelles et la certification des travailleurs du secteur des transports

En 2023–2024, Transports Canada a continué de moderniser et d’harmoniser les normes internationales visant les professionnels du secteur maritime. Nous avons notamment simplifié la reconnaissance des titres de compétences des gens de mer et signé davantage d’[arrangements réciproques](#) pour permettre l’acceptation de la reconnaissance des certificats étrangers au sein du secteur du transport maritime international. Ces arrangements permettent au Canada de reconnaître certains certificats délivrés à l’étranger aux travailleurs du secteur des transports, et aident les travailleurs canadiens à faire reconnaître leurs certificats dans les pays avec lesquels nous avons conclu des ententes.

En 2023–2024, nous avons conclu de nouvelles ententes avec l’Irlande, la Jamaïque et la République du Panama. Nous avons continué de mettre à l’essai de nouveaux outils numériques visant à accélérer le traitement des certificats et des permis des travailleurs des secteurs du transport aérien et maritime. Les innovations dans le domaine de l’aviation comprenaient la licence électronique du personnel (LEP), initiative visant à créer un système de titres de compétences numériques pour simplifier les processus de gestion et de vérification, avec des essais opérationnels d’avions légers sportifs au sein des écoles de pilotage canadiennes.

Infrastructure

Des progrès pour la voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic

En 2023–2024, Transports Canada a acquis les terrains nécessaires au lancement du Projet de la voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic en juin 2023. Le Ministère et Central Maine & Québec Railway Inc. (filiale de Canadian Pacific Kansas City) ont pris une autre mesure importante en vue de la construction du projet de contournement en signant un accord de contribution, décrivant les paramètres selon lesquels l’exploitant ferroviaire effectuera des activités de construction.

Transports Canada a terminé la phase préliminaire de consultation auprès des collectivités autochtones, alors qu’il continue d’assumer son devoir de consulter, ouvrant ainsi la voie à la prochaine phase de consultation qui débutera en mai 2024. En étroite collaboration avec les municipalités touchées, nous avons continué à planifier et à mettre en œuvre des mesures d’atténuation environnementales, y compris un plan de surveillance des eaux de puits dans les zones touchées par le projet à Frontenac, Lac-Mégantic et Nantes. Enfin, des progrès ont été réalisés dans les activités de facilitation qui sont conjointes au projet, notamment la signature d’un accord de contribution pour permettre à la Ville de Lac-Mégantic de déménager et de reconstruire son infrastructure municipale, pour laquelle la planification technique a commencé en février 2024.

Projet de la voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic

Le projet a fait suite aux événements tragiques survenus dans la nuit du 6 juillet 2013, quand un train de marchandises composé de 72 wagons-citernes contenant du pétrole brut a déraillé au centre-ville de Lac-Mégantic. En mai 2018, le tracé définitif de la voie de contournement a été rendu public. Cette voie — qui comprend une nouvelle voie ferrée de 12,5 km de long — traversera les municipalités de Frontenac, Lac-Mégantic et Nantes.

Une fois la voie de contournement terminée, la voie ferrée qui passe par le centre-ville de Lac-Mégantic sera démantelée. Ce projet respecte l'engagement qu'a pris le gouvernement du Canada d'éliminer définitivement le passage de trains dans le centre-ville de Lac-Mégantic. Il sera mené à bien conformément à toute la réglementation applicable.

Développement commercial et économique

Améliorer les corridors commerciaux nationaux du Canada

Transports Canada a continué à gérer le Fonds national des corridors commerciaux, qui nous aide à investir dans les corridors commerciaux. Grâce à ce fonds, nous avons lancé un appel de propositions pour [faire progresser la numérisation de la chaîne d'approvisionnement](#), et approuvé 23 projets numériques appuyés par plus de 50 millions de dollars en financement fédéral. Même si l'appel de propositions visant à augmenter la fluidité des chaînes d'approvisionnement du Canada a été fermé en 2022–2023, nous avons approuvé six projets connexes auxquels le gouvernement fédéral a contribué à hauteur de 37 millions de dollars.

Construction d'un nouveau terminal à conteneurs pour l'Administration portuaire de Montréal

Transports Canada a signé un accord de contribution fédéral d'une valeur de 150 millions de dollars appuyant la construction d'un nouveau terminal à conteneurs pour l'Administration portuaire de Montréal, dans la ville de Contrecoeur, au Québec.

Renforcer les chaînes d'approvisionnement du Canada en investissant dans les infrastructures de transport

La croissance économique du Canada dépend de la création et du maintien de chaînes d'approvisionnement à la fois solides et fluides, et d'infrastructures et de réseaux de transport efficaces et efficaces. Grâce au [Fonds national des corridors commerciaux](#), nous avons continué à investir dans des infrastructures de transport propices au commerce afin d'améliorer l'efficacité, la fiabilité et la résilience des chaînes d'approvisionnement du Canada.

Nous avons continué à collaborer avec l'industrie, les provinces, les territoires et les peuples autochtones afin d'élaborer une feuille de route à long terme pour les infrastructures de transport du Canada, en vue de mieux planifier et coordonner les investissements nécessaires à l'appui de la croissance commerciale future. Nous avons continué à améliorer le rendement et la fiabilité du réseau de transport du Canada afin de commercialiser les produits et de stimuler l'économie, notamment en

invitant les partenaires des chaînes d’approvisionnement à la Table ronde sur la chaîne d’approvisionnement des produits de base.

Bureau national de la chaîne d’approvisionnement

Comme le recommandait le rapport du [Groupe de travail national sur la chaîne d’approvisionnement](#), Transports Canada a créé le Bureau national de la chaîne d’approvisionnement le 1^{er} décembre 2023. Avec des bureaux principaux à Vancouver et Ottawa, et une présence dans d’autres villes à l’échelle du pays, le Bureau aide à faire progresser les travaux de l’ensemble de l’industrie et du gouvernement visant à améliorer le rendement, l’efficacité, la résilience et la fiabilité des chaînes d’approvisionnement canadiennes des transports et de la logistique. L’objectif visé consiste à appuyer la compétitivité commerciale tout en faisant baisser le coût de la vie pour les Canadiens.

Le Bureau a commencé à travailler dans les domaines suivants :

- Réunir les intervenants pour déterminer les enjeux et les solutions prioritaires pour la chaîne d’approvisionnement.
- Cartographier les mouvements de marchandises dans certaines chaînes d’approvisionnements afin de définir les dysfonctionnements.
- Appuyer la numérisation de la chaîne d’approvisionnement des transports et l’échange de données connexes afin d’améliorer la visibilité et l’efficacité de bout en bout.
- Chercher des solutions aux problèmes précis définis par l’industrie (comme le chargement des grains sous la pluie).
- Appuyer les réponses gouvernementales aux problèmes ou aux perturbations de la chaîne d’approvisionnement, imputables par exemple au rendement, aux conditions météorologiques extrêmes et aux conflits de travail.
- Élaborer une stratégie nationale de la chaîne d’approvisionnement des transports

Répondre aux besoins et aux défis uniques de la chaîne d’approvisionnement dans le Nord canadien

Transports Canada a continué à accorder une attention particulière aux problèmes de transport et d’approvisionnement dans le Nord. Nos travaux visant à améliorer la résilience de la chaîne d’approvisionnement sont facilités par une communication régulière avec nos partenaires du Nord, à savoir les gouvernements territoriaux, les intervenants de l’industrie, les Inuits et d’autres groupes autochtones. Ils sont guidés par le [Cadre stratégique pour l’Arctique et le Nord](#) de Transports Canada, qui permet d’établir un ordre de priorité pour les appels de propositions du Fonds national des corridors commerciaux.

Travailler à l’échelle internationale pour résoudre les problèmes de la chaîne d’approvisionnement mondiale

À l’approche de la présidence du G7 par le Canada, prévue en 2025, Transports Canada a créé et fait approuver un nouveau groupe de travail du G7 sur les chaînes d’approvisionnement des transports durant la réunion des ministres des Transports de 2024 à Milan, en Italie. Ce groupe coordonnera les travaux, échangera des pratiques exemplaires et déterminera les possibilités de coopération en vue de renforcer la résilience des transports dans des domaines clés :

- innovation et infrastructure numériques,
- gestion des perturbations et des crises, et
- transport propre.

Élimination des goulets d'étranglement du réseau de transport grâce aux outils numériques

Une des principales recommandations du Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement est la suivante : il faut impérativement et de toute urgence mettre l'accent sur la numérisation de la chaîne d'approvisionnement qui dépend des transports au Canada. L'amélioration de l'infrastructure numérique de cette chaîne d'approvisionnement, et l'échange de données en temps réel dans les corridors commerciaux et aux portes d'entrée stratégiques visent à :

- améliorer la visibilité et comprendre les capacités et la fluidité du réseau;
- optimiser la demande de services de planification et de gestion des transports;
- atténuer les goulets d'étranglement et la congestion dans les principaux ports et portes d'entrée;
- améliorer les services offerts aux expéditeurs; et
- améliorer la fiabilité et la résilience de la chaîne d'approvisionnement canadienne.

Transports Canada a continué d'aider les intervenants de la chaîne d'approvisionnement à adopter des outils numériques en mettant en œuvre [l'initiative de numérisation par l'industrie des chaînes d'approvisionnement du Canada](#). Cette initiative quinquennale comprend un appel de propositions lancé dans le cadre du [Fonds national des corridors commerciaux](#) pour appuyer les projets qui renforceront l'infrastructure numérique du Canada, et permettront d'accélérer les principales initiatives en cours et d'en élargir la portée, par exemple le [West Coast Supply Chain Visibility Program](#). En 2023–2024, nous allons également poursuivre la mise en œuvre du [Système d'information sur le commerce et le transport](#).

Services fonctionnels et efficacité

Rendre le réseau de transport plus accessible, plus inclusif et sans obstacle

En 2023–2024, Transports Canada a poursuivi sa collaboration avec ses partenaires pour rendre le réseau de transport national plus accessible, plus inclusif et exempt d'obstacles pour les personnes handicapées. Nous avons notamment travaillé avec l'Office des transports du Canada pour faire appliquer le [Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées](#) et le [Règlement sur l'établissement des plans et des rapports en matière de transports accessibles](#).

Rôle vital de l'Office des transports du Canada

L'OTC est un organisme de réglementation indépendant et un tribunal quasi judiciaire qui nous permet d'avoir un réseau national de transport à la fois compétitif, économique, efficace et accessible. Parce qu'il réglemente économiquement les modes de transport relevant de la compétence fédérale, il élabore et applique les règles de base qui définissent les droits et les responsabilités des fournisseurs et des utilisateurs des services de transport, et qui uniformisent les règles du jeu entre concurrents. Il peut s'agir de règlements contraignants, de lignes directrices ou de codes de pratique. Tout comme un tribunal, il entend et résout les différends opposant les fournisseurs de services de transport et leurs clients ou voisins, à l'aide de divers outils comme la facilitation, la médiation, l'arbitrage et le prononcé de décisions.

Avec l'Office, nous avons également fait des progrès dans le cadre de la phase II de l'application du Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées. Ce règlement vise à promouvoir les dispositions sur l'accessibilité de la [Loi sur les transports au Canada](#) et de la [Loi canadienne sur l'accessibilité](#), et à protéger le droit fondamental des personnes handicapées à pouvoir voyager sans obstacle.

Modernisation du Règlement de l'aviation canadien

En 2023–2024, Transports Canada a poursuivi la modernisation du [Règlement de l'aviation canadien](#) (RAC) et du [Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne](#) (CCRAC). Pour ce faire, nous avons préparé des propositions de règlements portant sur les services de navigation aérienne, et sur l'octroi de permis au personnel et sa formation. Nous avons également publié plusieurs avis de proposition de modification portant sur l'immatriculation et l'identification des aéronefs, et sur d'autres sujets.

La modernisation du CCRAC vise à améliorer la façon de communiquer avec les intervenants et de les consulter, à l'aide de documents de consultation mis à jour, d'un nouveau modèle d'avis de proposition de modification et d'un nouveau formulaire de rétroaction en vue de recueillir les commentaires des intervenants aux premières étapes du processus de consultation. En novembre 2023, une assemblée plénière du CCRAC a réuni plus de 450 intervenants de l'industrie et autres parties intéressées.

Améliorer les services de transport aérien pour les Canadiens

En 2023–2024, Transports Canada a mené à bien plusieurs initiatives visant à offrir aux passagers une meilleure expérience en matière de transport aérien. Nous avons notamment cherché des moyens d'améliorer la gestion des aéroports et d'élargir la portée des accords bilatéraux du Canada sur le transport aérien, qui autorisent les parties à s'offrir des services de transport aérien commercial à l'échelle internationale.

Nous avons également modifié certaines lois afin de renforcer le régime canadien des droits des passagers aériens :

- en prévoyant des mesures d'indemnisation des passagers par les compagnies aériennes lorsqu'elles sont jugées pertinentes;
- en simplifiant les processus de traitement des plaintes contre les compagnies aériennes déposées auprès de l'Office des transports du Canada (OTC) et en résorbant l'arriéré de demandes; et
- en renforçant les pouvoirs d'application de la loi de l'OTC.

Favoriser les liaisons aériennes avec le Nord canadien

En 2023–2024, Transports Canada a appuyé l'obtention par le gouvernement de l'approbation du gouverneur en conseil pour modifier les modalités de la fusion autorisée en 2019, qui a permis à First Air d'acquiescer Canadian North Inc., et de créer de nouvelles activités permettant à Canadian North de demeurer financièrement viable, tout en continuant à relier les collectivités rurales et éloignées du Nord canadien.

Nous avons également mis sur pied un groupe de travail chargé de parvenir à un consensus sur une stratégie normalisée d'échange de données entre intervenants de l'industrie du transport aérien, afin d'améliorer le fonctionnement général du système.

Améliorer la transparence et la reddition de compte dans le transport aérien

Transports Canada a appuyé le dépôt de la [Loi sur la responsabilité en matière de transport aérien](#). Ce texte vise à améliorer la transparence, la reddition de comptes et l'efficacité dans le secteur canadien du transport aérien :

- en adoptant des règlements qui exigent des aéroports et des fournisseurs de services aéroportuaires qu'ils établissent des normes de service pour leur segment de l'expérience des voyageurs, puis en exigeant qu'ils fassent état de leur rendement par rapport à ces normes;
- en établissant un processus officiel de notification et de consultation du public à propos des changements touchant l'espace aérien qui influent sur le bruit des avions près des aéroports;
- en exigeant des aéroports qu'ils publient leurs plans d'action climatique et en rendent compte, afin de faciliter l'atteinte des objectifs de carboneutralité; et
- en exigeant des autorités aéroportuaires constituées en vertu d'une loi fédérale qu'elles rendent compte de la diversité parmi leurs administrateurs et leur haute direction.

Améliorer les options de transport aérien pour les Canadiens et les visiteurs

En 2023-24, Transports Canada, de concert avec Affaires mondiales Canada a élargi la portée des accords sur le transport aérien du Canada avec l'Éthiopie, la Jordanie, le Panama, la Turquie et les Émirats arabes unis. Cela permet d'offrir de nouveaux vols ou plus de vols vers le Canada, assurés notamment par Air Canada, Copa Airlines, Emirates, Ethiopian Airlines et Etihad Airways.

Durant la même période, Transports Canada a également traité les demandes d'attribution de désignations et/ou de capacité provenant des compagnies aériennes canadiennes qui demandent l'autorisation d'offrir des services aériens passagers ou cargo sur des vols réguliers vers des destinations internationales. Cela permet à Air Canada, Air Transat et Cargojet d'offrir de nouveaux vols et/ou plus de vols.

Davantage de possibilités grâce aux accords bilatéraux

Afin de créer et d'appuyer des possibilités de transport de passager et de marchandises nouvelles ou améliorées entre le Canada et les pays partenaires, Transports Canada traite les demandes d'attribution de désignations et/ou de capacité provenant des compagnies aériennes canadiennes qui souhaitent offrir des services aériens passagers ou cargo sur des vols réguliers vers des destinations internationales.

Dans le cadre du processus de délivrance de permis administré par l'Office des transports du Canada (OTC), la ministre désigne une compagnie aérienne canadienne comme étant admissible à une licence internationale pour vols réguliers vers un pays en particulier. Lorsque les accords du Canada sur le transport aérien comportent des limites (p. ex., sur le nombre de vols par semaine), la ministre attribue une partie ou l'intégralité de la capacité disponible aux compagnies aériennes canadiennes intéressées.

Promouvoir les projets et se préparer en vue du train à grande fréquence

Les progrès dans le cadre du projet de train à grande fréquence étaient une priorité absolue pour Transports Canada en 2023–2024. Il s’agit du projet-phare dans le cadre de notre responsabilité essentielle consistant à établir un réseau national de transport efficace.

Progrès réalisés dans le cadre du projet de train à grande fréquence (TGF)

En 2023–2024, Transports Canada a fait d’importants progrès durant le processus de passation de marchés du projet.

- Le 20 juillet 2023, au terme d’un processus de demande de qualifications (DDQ) fructueux, le gouvernement a qualifié trois consortiums pour participer à la prochaine étape du processus de passation de marchés. L’appel d’offres a été lancé le 13 octobre 2023 et devrait se terminer à l’automne 2024, lorsque nous aurons choisi un partenaire promoteur privé pour élaborer conjointement le projet avec [la société d’État VIA TGF Inc.](#)
- Nous avons organisé régulièrement des réunions du comité de gouvernance interministériel afin d’aider les principaux décideurs, notamment le ministre des Transports.
- Nous avons continué à dialoguer avec les Autochtones et à chercher des moyens de les faire participer au processus et de leur faire partager les avantages socio-économiques du projet. En mars 2024, nous avons organisé plus de 135 réunions avec les communautés autochtones.
- Conformément à la lettre de mandat des ministres, nous continuons à étudier la possibilité d’étendre le service TGF au sud-ouest de l’Ontario.

Améliorer l’efficacité et la transparence dans le secteur du transport ferroviaire de marchandises

Les mises à jour du Règlement sur les renseignements relatifs au transport sont entrées en vigueur le 4 avril 2023. Le Règlement exige désormais des transporteurs ferroviaires de catégorie 1 opérant au Canada qu’ils fournissent un nombre nettement plus élevé d’indicateurs de service et de rendement hebdomadaires, que nous publions sur le [Carrefour de données et d’information sur les transports](#).

Le Règlement exige également des transporteurs ferroviaires qu’ils présentent chaque mois à Transports Canada des renseignements sur le trafic et les feuilles de route. La publication hebdomadaire d’informations sur les services et le rendement du transport ferroviaire de marchandises offre davantage de transparence à propos du rendement du transport ferroviaire, encourage la reddition de comptes et favorise les discussions éclairées à propos des défis que doivent relever les chaînes d’approvisionnement du transport de marchandises du Canada.

Gestion saine des actifs

Exploitation, entretien et modernisation de nos installations et actifs de transport

Transports Canada est demeuré responsable de l'entretien des nombreux actifs et des investissements en capital dans ces actifs, à savoir :

- 18 aéroports (17 terrestres et 1 maritime)
- 33 ports
- 6 gares maritimes
- 4 traversiers.



Les aéroports, les ports et les traversiers appartenant à Transports Canada et gérés par ce dernier étaient disponibles tout au long de l'exercice 2023-2024, et le Ministère a continué de faire des investissements stratégiques pour assurer la viabilité des actifs et la disponibilité des services, ainsi que pour améliorer la santé et la sécurité.

Améliorer nos actifs de transport

En 2023–2024, Transports Canada a réalisé des projets à grande échelle dans huit installations :

- Aéroport de Wabush
- Aéroport de Blanc-Sablon
- Aéroport de Kuujjuaq
- Aéroport de Sept-Îles
- Aéroport de Natashquan
- Aéroport des Îles-de-la-Madeleine
- Aéroport de Penticton
- Aéroport K'il Kun Xidgwangs Daanaay (anciennement Sandspit)
- Port de Cap-aux-Meules

En ce qui concerne les actifs liés aux Services de traversiers de l'Est du Canada, Transports Canada a réalisé d'importants progrès dans les projets d'infrastructure visant à accueillir le *MV Madeleine II* récemment acquis, à savoir la rampe de transfert fixe de Cap-aux-Meules, la rampe de transfert fixe de Souris et le renforcement et le prolongement du quai de Souris.

Nous avons également continué à travailler avec Chantier Davie Canada Inc., pour faire avancer les travaux de conception clé liée à l'achat de deux nouveaux traversiers qui soutiendront des opérations sûres et fiables à long terme tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre.

Ressources nécessaires pour obtenir les résultats prévus

Tableau 5 : Aperçu des ressources requises pour **Un réseau de transport efficace**

Le tableau 5 fournit un résumé des dépenses prévues et réelles et des équivalents temps plein (ETP) requis pour obtenir ces résultats.

Ressources	Prévues	Réelles
Dépenses	2 031 261 554 \$	1 194 273 495 \$
Équivalents temps plein	685	680

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

Priorités connexes à l'échelle du gouvernement

Analyse comparative entre les sexes Plus

Transports Canada a poursuivi sa collaboration avec d'autres ministères et organismes fédéraux, les provinces et territoires et les intervenants de l'industrie afin de mieux comprendre l'évolution du paysage des transports et d'élaborer des solutions novatrices qui respectent et encouragent la diversité et l'inclusion. L'objectif consiste à promouvoir une main-d'œuvre forte, inclusive et prête pour l'avenir dans le secteur des transports.

Notre stratégie visant à remédier aux pénuries de main-d'œuvre et de compétences se concentre sur le recrutement et le maintien en poste des groupes sous-représentés, notamment les femmes, les peuples autochtones, les personnes handicapées et les minorités visibles. Nous avons commandé plusieurs rapports pour aider le Ministère et l'industrie des transports à mieux comprendre le profil démographique et l'intersectionnalité des personnes travaillant dans le secteur, y compris les obstacles au recrutement et au maintien en poste des groupes sous-représentés. Les résultats ont permis d'établir des projections et de définir des lacunes, d'évaluer le coût et l'impact des pénuries en matière de transport (augmentation des prix des biens et des services) et de souligner la nécessité d'intégrer les immigrants à la main-d'œuvre du secteur des transports. Le Ministère a continué à soutenir la modernisation de la réglementation afin de s'adapter à l'évolution rapide des besoins du secteur des transports en matière de main-d'œuvre et de compétences.

Programme 2030 pour le développement durable des Nations Unies et Objectifs de développement durable

Dans le cadre de l'[Objectif de développement durable 5](#) – Parvenir à l'égalité des sexes et autonomiser toutes les femmes et les filles, Transports Canada a appuyé les efforts internationaux visant à accroître la diversité de genre dans le secteur des transports. Nous avons notamment collaboré avec le Groupe de travail des politiques de coopération en matière de réglementation et de normalisation de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe. De plus, Transports Canada a rédigé un texte sur les considérations relatives au genre pour une publication des Nations Unies sur la gestion des risques dans un contexte réglementaire.

Dans le cadre de l'[Objectif de développement durable 10](#) – Réduire les inégalités dans les pays et d'un pays à l'autre, le Ministère a continué à soutenir le travail de l'Office des transports du Canada pour l'élaboration et la mise en œuvre de normes et de règlements en matière d'accessibilité qui permettent d'instaurer un réseau de transport fédéral sans obstacle pour les personnes handicapées.

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

Innovation

Innovation en matière de chargement des grains

Le temps pluvieux pose un sérieux problème lors du chargement des grains dans les terminaux maritimes de la Colombie-Britannique, faisant perdre aux terminaux de Vancouver 30 à 50 jours de productivité par an. Cela a un impact sur les chaînes d'approvisionnement, les chemins de fer et l'utilisation des mouillages au Canada, en particulier pendant les périodes humides prolongées. La plupart des exportations canadiennes de grains passent par les ports de la côte ouest, où la saison de pointe des expéditions coïncide avec les mois les plus humides. Transports Canada, en collaboration avec les intervenants de l'industrie, soutient l'élaboration d'une solution pour résoudre ces problèmes. Grâce à son Fonds d'innovation, le Ministère met à l'essai une méthode prometteuse qui consiste à déployer une structure gonflable pour le chargement des grains par temps pluvieux, ce qui fait augmenter les volumes de chargement. Si elle s'avère efficace, cette innovation pourrait améliorer l'efficacité opérationnelle et les volumes d'exportation, et générer des avantages économiques pour le Canada.

Siège universel visant à améliorer l'accessibilité pour les passagers aériens à mobilité réduite

Les passagers aériens à mobilité réduite (comme les utilisateurs de fauteuils roulants) font face à des obstacles qui limitent leur accès au transport aérien. Ce projet biennal, financé par le Fonds d'innovation en 2023-2024, met à l'essai un siège universel novateur qui permettrait d'améliorer le confort en vol des passagers à mobilité réduite. Le projet favoriserait un réseau de transport plus accessible, plus inclusif et sans obstacles.

Répertoire des programmes

Un réseau de transport efficace est appuyé des programmes suivants :

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

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

Services internes

Dans la présente section

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

Description

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

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

Progrès à l'égard des résultats

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

Groupe service et numérique

En 2023-2024, Transports Canada a continué de se concentrer sur la prestation de services numériques et axés sur les données aux Canadiens. Le nouveau Plan des services et du numérique du Ministère décrit les façons d'optimiser les capacités en matière de GI-TI, d'améliorer les services et de renforcer la cybersécurité.

La stratégie « unTC » met l'accent sur une approche à l'échelle de l'organisation et sur un portail commun pour la prestation de services. Cette stratégie nous aide :

- à améliorer les normes de service,
- à réduire notre dépendance à l'égard des centres de contact et
- à proposer une nouvelle solution d'authentification des utilisateurs externes.

Par ailleurs, nous avons poursuivi la mise en œuvre du projet de modernisation du Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport, qui utilise des outils numériques pour rationaliser les processus et réduire les délais de traitement dans les aéroports. Nous avons également organisé notre deuxième événement annuel TCprochain en présentiel, afin d'échanger des idées et des informations sur notre utilisation des outils numériques.

Nous avons intégré plusieurs plateformes à l'appui de notre projet de réseau de transport efficace. Dans le cadre de ce projet, nous recueillons et combinons des données provenant de diverses sources

publiques et privées, pour avoir une connaissance de la situation en temps quasi réel. Par exemple, les données recueillies pour les tableaux de bord sur les feux incontrôlés et les cartes interactives nous ont aidés à évaluer les impacts de ces feux sur les chaînes d’approvisionnement, en particulier sur les trains dont le parcours est perturbé dans les corridors clés. Le Ministère a ainsi pu maintenir une connaissance de la situation en temps quasi réel, et planifier et coordonner des interventions à la fois rapides et efficaces.

Nous avons poursuivi l’élaboration d’un système de gestion de la surveillance réglementaire afin d’améliorer l’efficacité des inspections de la sécurité ferroviaire et aérienne, et de renforcer les rapports et les analyses.

En 2023–2024, nous avons poursuivi notre partenariat avec Services partagés Canada, le Secrétariat du Conseil du Trésor et le Centre canadien pour la cybersécurité, afin de déterminer et de gérer les vulnérabilités du Ministère et les menaces liées aux logiciels malveillants.

Communications

En 2023–2024, nos communications étaient axées sur une approche ouverte et transparente accordant la priorité au numérique, en vue d’informer, de consulter le public, les médias, et de mobiliser les intervenants internes et les autres ministères et organismes gouvernementaux.

Notre cadre moderne de mobilisation du public aide à orienter nos activités de mobilisation en utilisant des outils modernes et des données ouvertes. À l’appui de la réconciliation, la mobilisation du public est devenue un point régulier à l’ordre du jour des réunions du Comité de mobilisation et des relations avec les Autochtones du Ministère.

Le Ministère a élaboré une stratégie de mobilisation cohérente pour s’assurer que toutes les communications internes et externes futures soient efficaces et respectent bien ses engagements et ses priorités. Nous avons également continué à adopter des termes non sexistes et des références adaptées au genre, à l’âge et à l’origine ethnique dans nos communications.

Ressources humaines

Tout en augmentant son effectif total de 6,8 % au cours de l’année, TC a pu réaliser des gains d’effectif qui ont profité aux quatre groupes désignés en vertu de la [Loi sur l’équité en matière d’emploi](#) :

- femmes,
- Autochtones,
- personnes handicapées, et
- membres d’une minorité visible.

Nous avons obtenu ces résultats en promouvant et en utilisant des pratiques de recrutement inclusives, et en procédant à un examen des systèmes d’emploi qui nous a permis de comprendre comment surmonter les obstacles à l’emploi inclusif.

En réponse aux défis permanents en matière de dotation, nous avons également établi un cadre de recrutement et de maintien en poste. Nous avons commencé à utiliser les nouvelles technologies afin de favoriser des processus d’embauche plus efficaces pour les gestionnaires comme pour les candidats.

Nous avons progressé dans le rétablissement de la confiance des employés à l’égard du système de paie, grâce à une administration précise et opportune de la rémunération et des avantages sociaux, et à la réduction de l’arriéré des problèmes de rémunération à régler. Nous avons continué à moderniser les programmes de santé et de sécurité au travail et les services connexes, et commencé à renouveler le

cadre ministériel de Code de valeurs et d'éthique de Transports Canada afin de garantir un milieu de travail éthique, respectueux et inclusif pour tous les employés.

Recouvrement des coûts

En 2023–2024, nous avons progressé la modernisation et l'amélioration de la gestion de plusieurs de nos services avec frais :

- Nous avons amélioré le contenu du site Web relatif aux services avec frais.
- Nous avons ajusté les taux de remboursement dans notre [Politique sur les remises](#) afin de mieux refléter l'impact sur les clients de l'absence de normes de service.
- Nous avons produit le [Rapport sur les frais de 2022 à 2023](#) conformément à la Loi sur les frais de service.

Nous avons instauré de nouveaux frais pour l'homologation des produits aéronautiques. Par ailleurs, dans la partie 1 de la Gazette du Canada, nous avons publié les propositions de modifications et de frais pour :

- l'immatriculation des bâtiments;
- la délivrance de permis d'embarcation de plaisance;
- l'utilisation de drones (systèmes d'aéronefs télépilotés) en visibilité directe; et
- le Programme de protection de la navigation.

Finances et administration

En 2023–2024, nous avons continué à mettre l'accent sur l'utilisation de la technologie pour :

- améliorer la productivité;
- renforcer les contrôles internes;
- améliorer le service à la clientèle; et
- soutenir la prise de décisions efficaces.

Nous avons privilégié l'analyse des données et la création de nouveaux tableaux de bord interactifs en libre-service afin d'améliorer la présentation des informations financières, et d'aider les gestionnaires et le personnel à prendre de meilleures décisions, davantage fondées sur des données.

De plus, nous avons poursuivi l'automatisation de nos processus financiers et communiqué nos pratiques exemplaires à d'autres ministères et à des organisations du secteur privé.

Ressources nécessaires pour obtenir les résultats prévus

Tableau 6 : Ressources nécessaires pour obtenir les résultats prévus en ce qui a trait aux **services internes** pour l'exercice

Le tableau 6 fournit un résumé des dépenses prévues et réelles et des équivalents temps plein (ETP) requis pour obtenir ces résultats.

Ressources	Prévues	Réelles
Dépenses	224 027 300 \$	293 217 659 \$
Équivalents temps plein	1449	1715

[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.

Marchés attribués à des entreprises autochtones

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

Résultat de Transports Canada pour 2023-2024

Tableau 7: Valeur totale des marchés attribués à des entreprises autochtones¹

Comme il est indiqué dans le tableau 7, Transports Canada a attribué 4 % de la valeur totale de tous ses marchés à des entreprises autochtones pour l'exercice.

Indicateurs de rendement liés à l'attribution de marchés	Résultats 2023-2024
Valeur totale des marchés attribués à des entreprises autochtones ² (A)	10 269 713.72 \$
Valeur totale des marchés attribués à des entreprises autochtones et non autochtones ³ (B)	271 622 960.02 \$
Valeur des exceptions approuvées par l'administrateur général (C)	16 716 632.10 ⁴ \$
Pourcentage de marchés attribués à des entreprises autochtones $[A / (B - C) \times 100]$	4 %

- ¹ Aux fins de mesure du rendement quant à la cible minimale de 5 % pour l'exercice 2023-2024, les données présentées dans ce tableau reposent sur la façon dont Services aux Autochtones Canada (SAC) définit une « entreprise autochtone », c'est-à-dire une entreprise dont le propriétaire-exploitant est un Aîné, un conseil de bande ou un conseil tribal; qui est inscrite au [Répertoire des entreprises autochtones](#); ou qui est inscrite à une liste d'entreprises bénéficiaires d'un traité moderne.
- ² Comprend les modifications de marchés conclus avec des entreprises autochtones et des marchés conclus avec des entreprises autochtones au moyen de cartes d'achat de plus de 10 000 \$, et pourrait inclure les marchés de sous-traitance conclus avec des entreprises autochtones.
- ³ Comprend les modifications de marchés conclus et les marchés conclus au moyen de cartes d'achat de plus de 10 000 \$.
- ⁴ Comprend les autorisations de tâches qui ont été soulevées à l'égard du contrat global attribué à PMG Technologies Inc. pour les opérations et la gestion du Centre d'essais pour véhicules automobiles. Ce contrat global était l'une des exemptions accordées à Services aux Autochtones Canada (SAC) dans les plans d'approvisionnement fédéraux pour les Autochtones de Transports Canada pour 2023-2024

Transports Canada a appliqué une exception approuvée en 2023-2024, d'une valeur de 90 millions de dollars, pour le contrat de gestion du Centre d'essai pour véhicules automobiles. La nature du travail était très technique, et seules quelques sociétés d'ingénierie internationales se sont qualifiées pour répondre à l'appel d'offres. Sur les 90 millions de dollars, seulement 17 millions environ ont été attribués.

L'équipe chargée de l'approvisionnement a procédé à une analyse continue afin de déterminer quels biens et services pourraient être mis à profit pour accroître les activités de passation de marchés de Transports Canada avec des fournisseurs autochtones. En 2023-2024, le Ministère a réussi à attribuer et à modifier des contrats d'une valeur totale de 10,3 millions de dollars destinés à des fournisseurs autochtones, dont 2,9 millions pour des services professionnels en TI et 2,2 millions pour l'acquisition de matériel informatique.

Un programme complet de formation, de sensibilisation et d'orientation a été mis en œuvre pour aider Transports Canada à multiplier ses activités de passation de marchés avec des fournisseurs autochtones.

Dans son Plan ministériel 2024-2025, TC prévoyait que 5 % de la valeur totale de ses contrats seraient attribués à des entreprises autochtones d'ici la fin de l'exercice 2023-2024. Toutefois, il n'a pas entièrement satisfait aux critères de passation de marchés avec les entreprises autochtones, en raison de changements apportés aux exigences opérationnelles ou de retards dans le respect de celles-ci, ce qui a entraîné une diminution du nombre de contrats destinés aux fournisseurs autochtones ou de la capacité des fournisseurs autochtones à soumissionner.

En juin 2023, Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) a attribué un contrat d'une valeur de 46 millions de dollars à un fournisseur autochtone pour la construction d'un hangar à Iqaluit, au Nunavut, pour le compte de Transports Canada. Ce contrat n'est pas inclus dans les données de Transports Canada, car il est conclu directement entre SPAC et le fournisseur. Transports Canada a financé le projet par le biais d'une convention particulière de services avec SPAC. Si ce contrat avait été inclus dans les activités de passation de marchés avec des Autochtones de Transports Canada, le Ministère aurait dépassé l'exigence de 5 %, en atteignant environ 18 %.

Dépenses et ressources humaines

Dans la présente section

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

Dépenses

Cette section présente un aperçu des dépenses prévues et réelles du ministère de 2021-2022 à 2026-2027.

Sommaire du rendement budgétaire

Tableau 8: Dépenses réelles de trois exercices pour les responsabilités essentielles et les services internes (en dollars)

Le tableau 8 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.

Responsabilités essentielles et services internes	Budget principal des dépenses 2023-2024	Autorisations totales pouvant être utilisées pour 2023-2024	Dépenses réelles de trois exercices (autorisations utilisées)
Un réseau de transport sûr et sécuritaire	397 060 455	607 857 413	2021-2022: 454 625 766 2022-2023: 471 516 596 2023-2024: 562 393 506
Un réseau de transport écologique et novateur	960 587 701	1 177 626 336	2021-2022: 464 773 611 2022-2023: 489 895 498 2023-2024: 969 359 314
Un réseau de transport efficace	2 031 261 554	2 182 417 625	2021-2022: 1 013 338 912 2022-2023: 1 049 389 594 2023-2024: 1 194 273 495
Total partiel	3 388 909 710	3 967 901 374	2021-2022: 1 932 738 289 2022-2023: 2 010 801 688 2023-2024: 2 726 026 315
Services internes	224 027 300	301 729 210	2021-2022: 250 468 392 2022-2023: 268 848 795 2023-2024: 293 217 659
Total	3 612 937 010	4 269 630 584	2021-2022: 2 183 206 681 2022-2023: 2 279 650 483 2023-2024: 3 019 243 974

Analyse des dépenses des trois derniers exercices

Les dépenses réelles totales de Transports Canada ont augmenté de 836 M\$ entre 2021-2022 et 2023-2024. Cela peut s'expliquer par une augmentation des dépenses affectées à diverses initiatives pour toutes les responsabilités essentielles.

Réseau de transport sécuritaire et sûr : L'augmentation de 108 M\$ des dépenses entre 2021-2022 et 2023-2024 pour cette responsabilité essentielle est principalement attribuable à l'initiative de modernisation de la sûreté et de la sécurité aériennes et au Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire.

Réseau de transport écologique et novateur : L'augmentation de 505 M\$ des dépenses entre 2021-2022 et 2023-2024 pour cette responsabilité essentielle est principalement attribuable à l'augmentation de la demande dans le cadre de l'initiative des véhicules zéro émission, ainsi qu'à l'augmentation pour le Plan de protection des océans.

Réseau de transport efficace : L'augmentation de 181 M\$ des dépenses entre 2021-2022 et 2023-2024 pour cette responsabilité essentielle est largement attribuable aux paiements de contribution au Fonds national des corridors commerciaux et au projet de train à grande fréquence.

Services internes : L'augmentation de 43 M\$ des dépenses affectées aux services internes entre 2021-2022 et 2023-2024 suit la même tendance que les initiatives susmentionnées, associées aux responsabilités essentielles.

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

Tableau 9: Dépenses prévues au cours des trois prochains exercices pour les responsabilités essentielles et les services internes (en dollars)

Le tableau 9 indique la somme d'argent que Transports Canada prévoit dépenser au cours des trois prochains exercices pour s'acquitter de ses responsabilités essentielles et assurer la prestation de ses services internes.

Responsabilités essentielles et services internes	Dépenses prévues 2024-2025	Dépenses prévues 2025-2026	Dépenses prévues 2026-2027
Un réseau de transport sûr et sécuritaire	529 947 503	491 706 063	393 260 812
Un réseau de transport écologique et novateur	1 004 235 774	618 082 389	281 315 996
Un réseau de transport efficace	1 856 311 450	1 624 844 207	1 328 257 069
Total partiel	3 390 494 727	2 734 632 659	2 002 833 877
Services internes	261 334 446	254 632 698	217 069 170
Total	3 651 829 173	2 989 265 357	2 219 903 047

Analyse des dépenses des trois prochains exercices

Les dépenses totales prévues par Transports Canada diminueront de 1 432 millions de dollars entre 2024-2025 et 2026-2027. Cela s'explique par la réduction ou la suppression du financement de diverses initiatives associées à toutes les responsabilités essentielles.

Réseau de transport sécuritaire et sûr : La réduction prévue de 137 M\$ des dépenses entre 2024-2025 et 2026-2027 pour cette responsabilité essentielle est attribuable à la réduction ou à la suppression du financement de postes comme la sécurité et la sûreté des chemins de fer et le transport des matières dangereuses, le Projet de systèmes d'aéronefs télépilotes, et les initiatives Véhicules automatisés et connectés, Modernisation de la sûreté et de la sécurité aériennes et Traitement approprié-mode aérien.

Réseau de transport écologique et novateur : La réduction prévue de 723 M\$ des dépenses entre 2024-2025 et 2026-2027 pour cette responsabilité essentielle est principalement attribuable à la réduction ou à la suppression du financement de postes comme le Programme d'incitatifs pour les véhicules zéro émission, les incitatifs pour les véhicules moyens et lourds zéro émission, le projet de construction d'un

hangar à Iqaluit, l'administration de la Loi sur les eaux navigables canadiennes et le financement du Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux.

Réseau de transport efficace : La réduction prévue de 528 M\$ des dépenses entre 2024-2025 et 2026-2027 pour cette responsabilité essentielle est attribuable à la réduction ou à la suppression du financement de postes comme le Fonds national des corridors commerciaux, le projet de train à grande fréquence entre Toronto et Québec et le Programme des infrastructures essentielles des aéroports.

Services internes : On prévoit que les dépenses affectées aux services internes diminueront de 44 M\$ entre 2024-2025 et 2026-2027, parallèlement à la réduction du financement attribué aux initiatives susmentionnées, associées aux trois responsabilités essentielles.

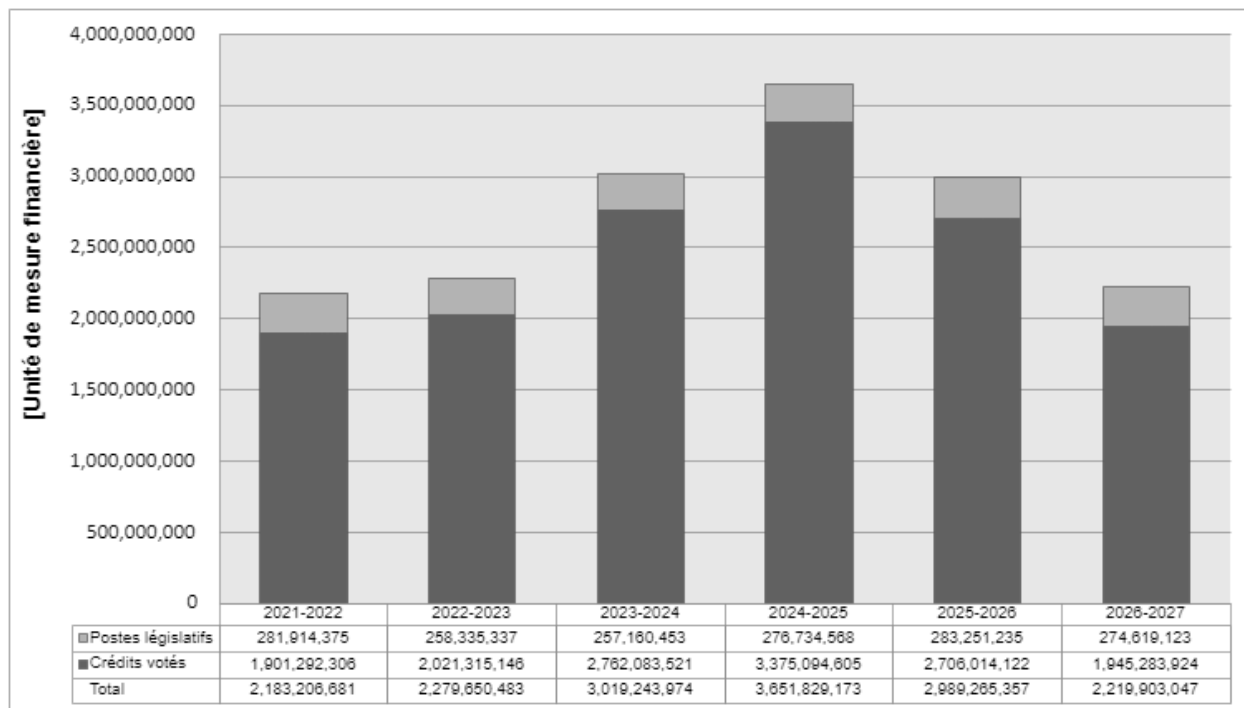
Les dépenses prévues ne comprennent pas le financement qu'on prévoit affecter aux postes inclus dans le budget de 2024.

Des renseignements financiers plus détaillés des exercices précédents 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, consulter 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 2021-2022 à 2026-2027.



Version texte du graphique 1

Exercice	Total	Crédits votés	Postes législatifs
2021-2022	2 183 206 681	1 901 292 306	281 914 375
2022-2023	2 279 650 483	2 021 315 146	258 335 337
2023-2024	3 019 243 974	2 762 083 521	257 160 453
2024-2025	3 651 829 173	3 375 094 605	276 734 568
2025-2026	2 989 265 357	2 706 014 122	283 251 235
2026-2027	2 219 903 047	1 945 283 924	274 619 123

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

Comme l'illustre le graphique des tendances en la matière, les dépenses de Transports Canada ont augmenté entre les exercices 2021-2022 et 2023-2024. C'est principalement dû à l'augmentation des paiements de transfert au Fonds national des corridors commerciaux et au Programme d'incitatifs pour les véhicules zéro émission.

Les dépenses continueront d'augmenter jusqu'en 2024-2025, principalement en raison des paiements de transfert au Fonds national des corridors commerciaux, au projet de train à grande fréquence entre Toronto et Québec et au projet de voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic.

Les dépenses prévues diminueront entre 2024-2025 et 2026-2027, principalement en raison de la diminution ou de la suppression du financement alloué au Fonds national des corridors commerciaux, au Programme d'incitatifs pour les véhicules zéro émission, au projet de train à grande fréquence et au Programme des infrastructures essentielles des aéroports, ainsi qu'aux économies réalisées grâce à l'engagement pris dans le Budget 2023 de revoir la répartition des dépenses à l'échelle du gouvernement.

Les dépenses prévues ne comprennent pas le financement qu'on prévoit affecter aux postes inclus dans le budget de 2024.

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

Faits saillants des états financiers

[Les états financiers de Transports Canada](#) (audités ou non) pour l'exercice terminé le 31 mars 2024 sont publiés sur le site Web du ministère.

Tableau 10: État condensé des résultats (audité ou non) terminé le 31 mars 2024 (en dollars)

Le tableau 10 résume les charges et les revenus pour 2023-2024 qui affectent le coût de fonctionnement avant le financement du gouvernement et les transferts.

Renseignements financiers	Résultats réels 2023-2024	Résultats prévus 2023-2024	Différence (réels moins prévus)
Total des charges	3 149 029 731	3 748 324 000	599 294 269
Total des revenus	98 484 491	96 106 000	2 378 491
Coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement et les transferts	3 050 545 240	3 652 218 000	601 672 760

Les renseignements sur les résultats prévus pour 2023-2024 proviennent de [l'État des résultats prospectif et les notes de 2023-2024 de Transports Canada](#).

Le tableau 11 résume les charges et les revenus réelles affectant le coût de fonctionnement avant le financement du gouvernement et les transferts.

Renseignements financiers	Résultats réels 2023-2024	Résultats réels de 2022-2023	Différence (2023-2024 moins 2022-2023)
Total des charges	3 149 029 731	2 448 952 669	700 077 062
Total des revenus	98 484 491	89 696 287	8 788 204
Coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement et les transferts	3 050 545 240	2 359 256 382	691 288 858

Tableau 12: État condensé de la situation financière (audité ou non) au 31 mars 2024 (en dollars)

Le tableau 12 fournit un résumé des passifs (ce qu'il doit) et des actifs (ce qu'il possède) du ministère, qui aident à déterminer la capacité de celui-ci à mettre en œuvre des programmes et des services.

Renseignements financiers	Exercice en cours (2023-2024)	Exercice précédent (2022-2023)	Différence (2023-2024 moins 2022-2023)
Total du passif net	1,510,537,285	1,425,803,980	84,733,305
Total des actifs financiers nets	591,091,447	482,652,824	108,438,623
Dette nette du ministère	919,445,838	943,151,156	(23,705,318)

Renseignements financiers	Exercice en cours (2023-2024)	Exercice précédent (2022-2023)	Différence (2023-2024 moins 2022-2023)
Total des actifs non financiers	3,030,919,300	2,960,524,182	70,395,118
Situation financière nette du ministère	2,111,473,462	2,017,373,026	94,100,436

Ressources humaines

Cette section présente un aperçu des ressources humaines réelles et prévues du ministère pour la période de 2021-2022 à 2026-2027.

Tableau 13 Ressources humaines réelles pour les responsabilités essentielles et les services internes
Le tableau 13 fournit un résumé des ressources humaines, en équivalents temps plein, lesquels sont associés aux responsabilités essentielles et aux services internes de Transports Canada pour les trois derniers exercices.

Responsabilités essentielles et services internes	Équivalents temps plein réels 2021-2022	Équivalents temps plein réels 2022-2023	Équivalents temps plein réels 2023-2024
Un réseau de transport sûr et sécuritaire	3 392	3 385	3 522
Un réseau de transport écologique et novateur	775	803	902
Un réseau de transport efficace	503	580	680
Total partiel	4 670	4 768	5 104
Services internes	1 622	1 599	1 715
Total	6 292	6 367	6 819

Analyse des ressources humaines des trois derniers exercices

Le nombre total d'équivalents temps plein (ETP) a augmenté de 527 entre 2021-2022 et 2023-2024 pour Transports Canada. Cela peut s'expliquer par une augmentation des dépenses affectées à diverses initiatives dans le cadre de toutes les responsabilités essentielles.

Réseau de transport sécuritaire et sûr : L'augmentation du nombre d'ETP associés à cette responsabilité essentielle entre 2021-2022 et 2023-2024 est principalement imputable aux initiatives suivantes : Modernisation de la sûreté et de la sécurité aériennes, Modernisation de la sûreté et de la sécurité ferroviaires et Traitement approprié-mode aérien.

Réseau de transport écologique et novateur : L'augmentation du nombre d'ETP associés à cette responsabilité essentielle entre 2021-2022 et 2023-2024 est principalement imputable au Plan de protection des océans et aux incitatifs pour les véhicules zéro émission.

Réseau de transportation efficace : L'augmentation du nombre d'ETP associés à cette responsabilité essentielle entre 2021-2022 et 2023-2024 est principalement imputable à la recapitalisation du Fonds national des corridors commerciaux, au projet de train à grande fréquence et à l'initiative Optimiser les chaînes d'approvisionnement du Canada.

Services internes : L'augmentation du nombre d'ETP associés aux services internes entre 2021-2022 et 2023-2024 est comparable à l'augmentation du financement attribué aux initiatives susmentionnées, associées aux trois responsabilités essentielles.

Tableau 14: Sommaire de la planification des ressources humaines pour les responsabilités essentielles et les services internes

Le tableau 14 présente des renseignements sur les ressources humaines, en équivalents temps plein réels, pour chaque responsabilité essentielle et les services internes de Transports Canada au cours des trois prochains exercices. Les ressources humaines pour l'exercice en cours sont prévues en fonction des données de l'exercice à ce jour.

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

Analyse des ressources humaines pour les trois prochains exercices

On prévoit que le nombre d'ETP va diminuer après 2024-2025, principalement en raison de la réduction ou de la suppression du financement de diverses initiatives.

Réseau de transport sécuritaire et sûr : On prévoit que le nombre d'ETP associés à cette responsabilité essentielle va diminuer de 2024-2025 à 2026-2027, principalement en raison de la suppression, à la fin de 2025-2026, du financement alloué à la sécurité et à la sûreté des chemins de fer et au transport des matières dangereuses, au Projet de systèmes d'aéronefs télépilotés et à l'initiative Véhicules automatisés et connectés.

Réseau de transport écologique et novateur : On prévoit que le nombre d'ETP associés à cette responsabilité essentielle va diminuer de 2024-2025 à 2026-2027, principalement en raison de la suppression, à la fin de 2025-2026, du financement alloué aux initiatives Administration et mise en œuvre de la Loi sur les eaux navigable canadiennes et Protection des populations prioritaires de baleines en péril au Canada.

Réseau de transport efficace : On prévoit que le nombre d'ETP associés à cette responsabilité essentielle va diminuer de 2024-2025 à 2026-2027, principalement en raison de la suppression, après 2024-2025, du financement alloué à la recapitalisation du Fonds national des corridors commerciaux et au projet de train à grande fréquence entre Toronto et Québec.

Services internes : La réduction prévue du nombre d'ETP de 2024-2025 à 2026-2027 est comparable à la diminution du financement attribué aux initiatives susmentionnées, associées aux trois responsabilités essentielles.

Les plans en matière d'ETP ne comprennent pas le financement qu'on prévoit allouer aux postes inclus dans le budget de 2024.

Renseignements ministériels

Profil organisationnel

Ministre de tutelle : L'honorable Anita Anand, ministre des Transports

Administrateur général : M. Arun Thangaraj, sous-ministre

Portefeuille ministériel : Transports Canada

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

Année d'incorporation ou de création : 1936

Coordonnées de l'organisation

Adresse postale

Transports Canada

330, rue Sparks

Ottawa (Ontario)

K1A 0N5

Téléphone : 613 990-2309

ATS : 1-888-675-6863

Télécopieur : 613 954-4731 Courriel : Questions@tc.gc.ca

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

Tableaux de renseignements supplémentaires

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

- Détails sur les programmes de paiements de transfert
- Analyse comparative entre les sexes Plus
- Réponse aux comités parlementaires et aux audits externes
- Plan de protection des océans – Initiative horizontale

Dépenses fiscales fédérales

Il est possible de recourir au système fiscal pour atteindre des objectifs de politique publique en appliquant des mesures spéciales, comme de faibles taux d'imposition, des exemptions, des déductions, des reports et des crédits. Le ministère des Finances Canada publie chaque année des estimations et des projections du coût de ces mesures dans le [Rapport sur les dépenses fiscales fédérales](#). Ce rapport fournit aussi des renseignements détaillés sur les dépenses fiscales, dont des descriptions, des objectifs, des données historiques et des renvois aux programmes de dépenses fédérales connexes ainsi qu'aux évaluations et aux résultats de l'ACS Plus liés aux dépenses fiscales.

Définitions

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

Outil analytique servant à soutenir l'élaboration de politiques, de programmes et d'autres initiatives et à évaluer les répercussions des politiques, des programmes et des initiatives sur divers ensembles de femmes, d'hommes et de personnes de diverses identités de genre. L'ACS Plus est un processus permettant de comprendre qui est touché par l'occasion ou l'enjeu évalué par l'initiative, d'établir comment l'initiative pourrait être adaptée pour répondre aux divers besoins des personnes les plus touchées ainsi que de déterminer et de réduire tout obstacle à l'accès ou au bénéfice de l'initiative. L'ACS Plus est une analyse intersectionnelle qui va au-delà des différences biologiques (sexe) et socioculturelles (genre) pour tenir compte d'autres facteurs, comme l'âge, les handicaps, l'éducation, l'ethnicité, la situation économique, la géographie (y compris la ruralité), la langue, la race, la religion et l'orientation sexuelle.

cadre ministériel des résultats (departmental results framework)

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

cible (target)

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

crédit (appropriation)

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

dépenses budgétaires (budgetary expenditures)

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

dépenses législatives (statutory expenditures)

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

dépenses non budgétaires (non-budgetary expenditures)

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

dépenses prévues (planned spending)

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

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 au moyen d'une loi de crédits. Le libellé de chaque crédit énonce les conditions selon lesquelles les dépenses peuvent être effectuées.

entreprise autochtone (Indigenous business)

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

équivalent temps plein (ETP) (full-time equivalent [FTE])

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

plan (plan)

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

Plan ministériel (Departmental Plan)

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

priorité ministérielle (departmental priority)

Plan ou projet qu'un ministère a choisi de cibler et dont il rendra compte au cours de la période de planification. Il s'agit de ce qui importe le plus ou qui doit être réalisé en premier pour obtenir les résultats ministériels attendus.

priorités pangouvernementales (government-wide priorities)

Aux fins du Rapport sur les résultats ministériels 2023-2024, les priorités pangouvernementales correspondent aux thèmes de haut niveau qui décrivent le programme du gouvernement dans le [discours du Trône du 23 novembre 2021](#) : bâtir un présent et un avenir plus sains, faire croître la croissance d'une économie plus résiliente, mener une action climatique audacieuse, travailler plus fort pour rendre les collectivités sécuritaires, défendre la diversité et l'inclusion, avancer plus rapidement sur la voie de la réconciliation et lutter pour un monde plus sûr, plus juste et plus équitable.

programme (program)

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

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'un ministère a faite de ses ressources en vue d'obtenir ses résultats, mesure dans laquelle ces résultats se comparent à ceux que le ministère souhaitait obtenir, et mesure dans laquelle les leçons ont été dégagées.

répertoire des programmes (program Inventory)

Compilation de l'ensemble des programmes d'un ministère et description de la manière dont les ressources sont organisées pour contribuer aux responsabilités essentielles et aux résultats du ministère.

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 à un ministère, une politique, un programme ou 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)

Conséquence ou résultat qu'un ministère cherche à atteindre. Un résultat ministériel échappe généralement au contrôle direct des ministères, mais il devrait être influencé par les résultats des programmes.