

# Transports Canada - avril 2026 occasions de mobilisations

## Table des matières

<b>Aviation civile .....</b>	<b>3</b>
Renseignements : Document de discussion sur les cadres de réglementation en matière de lancement spatial et de rentrée atmosphérique.....	3
<b>Programmes d'infrastructures de transport .....</b>	<b>3</b>
Fonds pour la diversification des corridors commerciaux et le Fonds d'infrastructure pour l'Arctique	3
<b>Maritime .....</b>	<b>4</b>
<b>Mises à jour des règlements et des politiques de Sécurité et sûreté maritimes.....</b>	<b>4</b>
Occasion de mobilisation à venir : Règlement sur les petits bâtiments – Modifications relatives à la sécurité.....	4
Occasion de mobilisation à venir : Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche (phase 2) .....	5
Occasion de mobilisation à venir : Règlement sur la construction et l'équipement des petits bâtiments .....	6
Occasion de mobilisation à venir : Règlement modifiant le Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance .....	6
Occasion de mobilisation à venir : Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique et le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires et les avis (LMMC 2001).....	7
Occasion de mobilisation à venir : Règlement canadien sur le pilotage maritime .....	9
Occasion de mobilisation à venir : Règlement de 2025 sur le personnel maritime .....	10
Renseignements : Modifications au Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux .....	10
Renseignements : Élargissement de l'exigence relative aux habilitations de sécurité en matière de transport à d'autres personnes employées dans les ports et les installations maritimes.....	11
<b>Transport ferroviaire.....</b>	<b>12</b>
<b>Sécurité et sûreté ferroviaires.....</b>	<b>12</b>
Renseignements : Modernisation du <i>Règlement sur les normes de compétence des employés ferroviaires</i> .....	12
Renseignements : Mise en œuvre de la commande des trains améliorée.....	12
Renseignements : Examen du Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité .....	13
<b>Annexes.....</b>	<b>14</b>
<b>Annexe A : Réglementation concernant les lancements spatiaux et les rentrées dans l'atmosphère au Canada : Une discussion avec les communautés autochtones .....</b>	<b>14</b>



## **Aviation civile**

### **Renseignements : Document de discussion sur les cadres de réglementation en matière de lancement spatial et de rentrée atmosphérique**

Dans le cadre d'une stratégie plus large de modernisation des cadres de réglementation sur l'espace, le gouvernement du Canada a décidé en [janvier 2023](#), de permettre que des activités de lancement spatial se déroulent au Canada. Comme le lancement spatial et la rentrée atmosphérique sont des activités nouvelles qui n'ont jamais été effectuées au Canada - ni par des acteurs commerciaux, ni par des acteurs gouvernementaux - de nouvelles autorités, de nouveaux règlements ainsi que des programmes et politiques conformes doivent être créés pour veiller à ce que ces activités se déroulent de manière sûre, sécuritaire et durable. Transports Canada a été chargé de la surveillance et de l'élaboration du cadre de réglementation pour réglementer les activités de lancement spatial et de rentrée atmosphérique pour veiller à ce que ces activités demeurent dans l'intérêt public et ne risquent pas de compromettre la sécurité aérienne.

Transports Canada est conscient que de telles activités peuvent avoir une incidence particulière sur les Peuples autochtones et leurs communautés. Les gouvernements, les organismes et les titulaires de droits autochtones auront l'occasion de prendre part aux démarches à venir en matière de dispositions réglementaires du lancement spatial et des activités de rentrée atmosphérique au Canada. Des activités prochaines de consultation auprès des autochtones permettront à Transports Canada une meilleure intégration des points de vue des autochtones et de leurs valeurs dans le cadre de réglementation en cours d'élaboration tout en abordant les questions et les préoccupations que les communautés peuvent avoir.

Transports Canada a rédigé un document de discussion pour les communautés autochtones qui souligne les diverses possibilités et défis que présente l'autorisation des activités de lancement et de rentrée atmosphérique au Canada. Ce document fournit aussi des renseignements sur des concepts importants, il communique des éléments sur la démarche proposée par Transports Canada pour les consultations et la manière dont le ministère prévoit réglementer le secteur. Ce document permettra de solliciter des avis sur des questions qui peuvent aider à une meilleure protection et promotion des droits, des valeurs et des points de vue autochtones dans des dispositions réglementaires prochaines.

Après sa diffusion au printemps 2026, Transports Canada sollicitera des commentaires sur son document de discussion. Veuillez envoyer vos commentaires ou demandes de discussions complémentaires directement à [TC.CommercialSpaceLaunch-LancementSpatialCommercial.TC@tc.gc.ca](mailto:TC.CommercialSpaceLaunch-LancementSpatialCommercial.TC@tc.gc.ca). Si vous souhaitez être avisé au moment de la publication du document de discussion, veuillez communiquer avec nous au même courriel.

## **Programmes d'infrastructures de transport**

### **Fonds pour la diversification des corridors commerciaux et le Fonds d'infrastructure pour l'Arctique**

Transports Canada a le plaisir de vous informer du lancement du Fonds pour la diversification des corridors commerciaux et le Fonds d'infrastructure pour l'Arctique.

### **Fonds pour la diversification des corridors commerciaux**

[Fonds pour la diversification des corridors commerciaux](#) doté d'une enveloppe de 5 milliards de dollars (pour la période allant de 2026-2027 à 2031-2032), du Fonds pour la diversification des corridors commerciaux finance des projets d'infrastructure de transport qui contribuent à diversifier les partenaires commerciaux du Canada, à créer des emplois de qualité et à stimuler la croissance économique. Le Fonds pour la diversification des corridors commerciaux est un programme de financement fédéral qui contribue à catalyser les investissements, à développer les principaux corridors commerciaux du Canada et à combler les lacunes en matière de connectivité et de capacité de transport dans les régions où la croissance est freinée. Les principaux corridors commerciaux sont les corridors du Pacifique, des Prairies, du Centre et de l'Atlantique

#### Fonds d'infrastructure pour l'Arctique

Le programme du [Fonds d'infrastructure pour l'Arctique](#) doté d'un milliard de dollars (2025-2026 à 2028-2029), financera des projets visant à construire et à développer des infrastructures de transport à double usage (communautaire et militaire) dans les régions arctiques de tout le Canada. Les investissements refléteront les priorités des habitants du Nord et des Forces armées canadiennes. Ces investissements constituent des mobilisations stratégiques en faveur de la croissance économique à long terme du Canada et contribueront à la prospérité, à l'autonomie et à la création d'opportunités pour les habitants du Nord. Pour être admissibles, les projets doivent être situés au Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest, au Nunavut, dans la région du Nunavik au Québec ou dans la région du Nunatsiavut, au nord du Labrador.

Pour plus d'informations, veuillez contacter [tc.diversificationfund-fondsdiversification.tc@tc.gc.ca](mailto:tc.diversificationfund-fondsdiversification.tc@tc.gc.ca) ou [tc.arcticinfrastructurefund-fondsinfrastructurearctique.tc@tc.gc.ca](mailto:tc.arcticinfrastructurefund-fondsinfrastructurearctique.tc@tc.gc.ca).

## **Maritime**

### Mises à jour des règlements et des politiques de Sécurité et sûreté maritimes

#### Occasion de mobilisation à venir : Règlement sur les petits bâtiments – Modifications relatives à la sécurité

À la lumière des commentaires reçus de la part des peuples autochtones, des participants de l'industrie, des partenaires gouvernementaux et des membres du public concernant des problèmes liés aux exigences actuelles du [Règlement sur les petits bâtiments](#), une proposition de modification du règlement est actuellement à l'étude. Les modifications proposées inclues :

- Modifier la définition de « motomarine » afin d'y inclure celles qui sont à propulsion électrique ;
- Abroger l'interdiction des bâtiments de type planches de surf propulsées par un moteur à hélice ;
- Établir des exigences en matière de construction, d'équipement et d'exploitation pour toutes embarcations de type planches de surf propulsées par un moteur, y compris celles équipés d'une hélice ;
- Introduire des exigences pour les niveaux d'émission sonore des moteurs des embarcations de plaisance ;
- Introduire des exigences relatives à l'installation et à l'utilisation d'interrupteurs d'arrêt de moteur sur les nouveaux bâtiments de moins de 8 mètres de long ;

- Introduire des exigences relatives à l'apposition d'étiquettes de conformité aux normes de construction sur les embarcations de type planche de surf à propulsion mécanique ; et
- Introduire des exigences relatives au port obligatoire de dispositifs de flottaison individuels ou de gilets de sauvetage pour les personnes à bord de certains petits bâtiments.

Pour aider à réduire les taux de mortalité constamment élevés chez les plaisanciers, Transports Canada introduit des exigences réglementaires concernant le port obligatoire, dans certaines circonstances, de vêtements de flottaison individuels ou de gilets de sauvetage. Cette proposition pourrait avoir un impact sur les utilisateurs et les invités autochtones à bord d'embarcations de plaisance en exigeant, dans certaines circonstances, le port d'un vêtement de flottaison individuel ou d'un gilet de sauvetage. Un rapport « Ce que nous avons entendu » résumant les commentaires reçus suivant la consultation de 2024 concernant le port obligatoire sera publié sur le site internet de Transports Canada au début de l'année 2026.

Des présentations relatives à l'avancement des travaux sur le Règlement sur les petits bâtiments – modifications relatives à la sécurité, ainsi que sur le port obligatoire, ont été faites lors des réunions du Conseil consultatif maritime canadien qui se sont tenues du 4 au 6 novembre 2025 à Ottawa. Transports Canada vise une publication préalable dans la *Gazette du Canada*, Partie I, au printemps 2027. La publication au préalable sera suivie d'une période de commentaires.

Transports Canada accueille favorablement vos commentaires. Pour fournir des commentaires ou demander des informations supplémentaires, veuillez nous contacter à [MSSRegulations-ReglementsSSM@tc.gc.ca](mailto:MSSRegulations-ReglementsSSM@tc.gc.ca).

### Occasion de mobilisation à venir : Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche (phase 2)

Dans le cadre de la deuxième phase de son approche en trois phases visant à moderniser la réglementation relative aux petits et grands bâtiments de pêche commerciale, Transports Canada met à jour les exigences relatives à la conception et à la construction des petits bâtiments de pêche commerciale (24,4 mètres de longueur ou moins et moins de 150 jauges brutes). Ces mises à jour visent à aligner les exigences canadiennes sur les normes et meilleures pratiques actuelles, améliorant ainsi la sécurité des petits bâtiments de pêche. Le règlement proposé aurait une incidence sur les constructeurs autochtones de petits bâtiments de pêche commerciale, qui devraient satisfaire aux nouvelles exigences en matière de construction. De plus, les exploitants autochtones de petits bâtiments de pêche commerciale devraient s'assurer que leurs bâtiments respectent certaines dispositions sécuritaires clés du nouveau règlement et, dans l'éventualité où leur bâtiment subissait des modifications majeures, ils devraient s'assurer que les modifications sont conformes aux nouvelles exigences de construction.

À l'automne 2025, un sondage a été envoyé à l'industrie et aux associations de pêcheurs afin de déterminer les pratiques actuelles de l'industrie et de confirmer nos estimations de coûts. Les réponses à ce sondage nous aideront mieux comprendre l'impact potentiel des changements à venir sur les exigences relatives à la construction des petits bâtiments de pêche.

Transports Canada poursuivra les discussions sur la [phase 2 du Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche](#) lors des [réunions nationales et régionales du Conseil consultatif maritime canadien](#). Les possibilités de mobilisation seront également étendues aux communautés autochtones par le biais de

tables rondes sur la réglementation. D'autres activités de mobilisation seront également programmées en 2026, au fur et à mesure de l'avancement du projet.

Le règlement proposé vise une prépublication dans la Partie I de la *Gazette du Canada* au cours de l'année 2026. La prépublication sera suivie d'une période de consultation publique de 90 jours.

Transports Canada accueille favorablement les commentaires sur la phase 2 du *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche*. Pour donner votre avis sur la façon dont ce projet pourrait avoir un impact sur vous ou vos communautés, veuillez nous contacter à [MSSRegulations-ReglementsSSM@tc.gc.ca](mailto:MSSRegulations-ReglementsSSM@tc.gc.ca).

#### **Occasion de mobilisation à venir : Règlement sur la construction et l'équipement des petits bâtiments**

Transports Canada procède à un examen complet des exigences réglementaires en matière de construction et d'équipement pour tous les types de bâtiments commerciaux (excluant les bâtiments de pêche). Le champ d'application du règlement proposé s'étendrait aux bâtiments de plus de 15 de jauge brute et d'une longueur de moins de 24 mètres, des bâtiments de moins de 15 de jauge brute transportant plus de 12 passagers ainsi que les remorqueurs d'une jauge brute égale ou supérieure à cinq et d'une longueur inférieure à 24 mètres.

L'objectif est de regrouper les exigences qui se trouvent actuellement dans plusieurs règlements et normes. L'intention est de produire un règlement unique, simplifié et moderne établissant des exigences claires et cohérentes pour la construction et l'équipement des petits bâtiments, contribuant ainsi à assurer leur sécurité pour l'usage auquel ils sont destinés.

Des mises à jour sur l'initiative réglementaire ont été fournies lors des réunions nationales du Conseil Consultatif Maritime National du Canada de 2024 et 2025, et des consultations publiques ont eu lieu sur les règlements proposés par l'entremise d'un groupe de travail tenu au cours des réunions du Conseil Consultatif Maritime National du Canada.

Transports Canada prévoit de lancer des séances de consultation ciblées durant le printemps et l'été 2026 avec les personnes impliquées dans le secteur maritime, y compris l'industrie, d'autres ministères, les membres du grand public intéressés et les communautés autochtones. Des possibilités de mobilisation additionnelles seront également étendues aux communautés autochtones par le biais de tables rondes sur la réglementation.

Un document de discussion présentant la proposition réglementaire sera partagé avec toutes les parties maritimes concernées mentionnées précédemment, dans le cadre de ces sessions. L'engagement avant la publication préalable à la *Gazette du Canada*, Partie I, est considéré comme une étape importante pour recueillir des commentaires et appuie la prise en compte des perspectives publiques dans la proposition réglementaire.

Transports Canada accueille favorablement les commentaires sur les règlements proposés. Pour donner votre point de vue sur l'impact que ce projet pourrait avoir sur vous ou vos communautés, ou pour signaler de manière proactive votre intérêt à participer aux consultations ciblées, veuillez nous contacter au [MSSRegulations-ReglementsSSM@tc.gc.ca](mailto:MSSRegulations-ReglementsSSM@tc.gc.ca).

#### **Occasion de mobilisation à venir : Règlement modifiant le Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance**

La proposition réglementaire vise à modifier le [Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance](#) afin de combler les lacunes et les incohérences et de garantir qu'il demeure efficace pour promouvoir la sécurité nautique.

Le règlement proposé vise à renforcer la sécurité en garantissant que les opérateurs possèdent les compétences et les connaissances nécessaires, réduisant ainsi les incidents et d'améliorant la sécurité publique. Il vise également à promouvoir le respect des normes de sécurité et à établir la responsabilité en conservant des dossiers sur les suspensions ou les annulations de carte de conducteur d'embarcation de plaisance à des fins de surveillance.

Une modification du titre pour le « Règlement sur les conducteurs d'embarcations de plaisance » est proposée afin de simplifier les références et réduire la confusion. L'introduction de l'examen à livre ouvert (à l'exception des tests d'évaluation) aligne le règlement sur les pratiques actuelles, éliminant l'ambiguïté sur les ressources autorisées pendant le test de sécurité nautique de Transports Canada. Ce changement permet l'utilisation de manuels de cours et d'autres matériels pour les cours en ligne et en personne, à l'exception des tests d'évaluation.

Le règlement proposé confère au ministre le pouvoir de suspendre ou d'annuler une carte de conducteur d'embarcation de plaisance s'il a été obtenu de manière frauduleuse, si le titulaire est incompetent ou si la sécurité publique est menacée. Les mises à jour administratives amélioreront la clarté, la cohérence et la lisibilité du règlement, le rendant ainsi plus facile à utiliser. Ces mises à jour comprennent de nouvelles définitions (p. ex. « cours de sécurité nautique » ; « motomarine ») ainsi que des modifications à certaines définitions existantes (p. ex. « conduire » ; « preuve de compétence ») afin de les aligner plus étroitement sur la [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#).

Les restrictions d'âge pour les opérateurs d'embarcations de plaisance seront regroupées dans le Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance, incorporant les sections pertinentes du [Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments](#), afin de rendre le règlement plus complet.

Ces modifications s'inscrivent dans le cadre de politiques gouvernementales plus larges visant à renforcer la sécurité publique, la protection de l'environnement et le bien-être de la société, soutenant ainsi l'engagement du gouvernement du Canada à réduire les accidents évitables et à promouvoir des activités récréatives sûres.

Transports Canada vise une prépublication du règlement proposé dans la Partie I de la *Gazette du Canada* en 2026, suivi d'une période de consultation publique de 60 jours.

Transports Canada accueille favorablement les commentaires sur le projet de règlement. Pour avoir plus d'informations ou pour nous faire part de vos commentaires sur l'impact de ce projet sur vous ou vos communautés, veuillez nous contacter à l'adresse suivante : [MSSRegulations-ReglementsSSM@tc.gc.ca](mailto:MSSRegulations-ReglementsSSM@tc.gc.ca).

**Occasion de mobilisation à venir : Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique et le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires et les avis (LMMC 2001)**

Afin de refléter l'introduction de nouveaux standards internationaux adoptés par l'Organisation maritime internationale pour les bâtiments opérant dans les régions polaires, le Canada propose des

modifications au [Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique](#). Quelques modifications mineures seront également apportées au [Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires et les avis \(LMMC 2001\)](#), afin d'assurer l'harmonisation avec les nouvelles catégories de bâtiments introduites dans le [Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique](#).

Le règlement proposé a pour but d'améliorer la sécurité de la navigation et la planification des voyages d'un plus large éventail de bâtiments opérant dans les eaux arctiques canadiennes, ce qui contribuera à prévenir la pollution causée par les activités de transport maritime. Ces objectifs sont conformes à l'affirmation du Code polaire selon laquelle toute mesure de sécurité prise pour réduire la probabilité d'un accident profitera largement à l'environnement. La proposition réglementaire permettrait également au Canada de respecter ses engagements et obligations internationaux en vertu de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et du Code polaire, et de démontrer une fois de plus son leadership international en matière de sécurité maritime dans les eaux polaires.

Le règlement proposé augmentera les exigences relatives à ce que les bâtiments de charge entre 300 et 500 jauges brutes, les bateaux de pêche de 24 mètres de longueur ou plus et les embarcations de plaisance de 300 jauges brutes ou plus n'exerçant pas d'activités commerciales doivent transporter à bord et préparer avant de voyager dans les eaux arctiques canadiennes. Ces modifications s'appliqueraient tant aux bâtiments canadiens qu'aux bâtiments étrangers.

En vertu du règlement proposé, ces nouveaux types de bâtiments seraient tenus de :

- Disposer d'un moyen de recevoir et d'afficher les informations actualisées sur l'état des glaces dans la zone ;
- Avoir une vue dégagée à travers au moins deux des fenêtres de la passerelle de navigation, quelles que soient les conditions météorologiques, ainsi qu'une vue dégagée vers l'arrière ou tout autre dispositif accepté par le pays où le navire est immatriculé ;
- Disposer d'un moyen d'empêcher la formation de glace sur les antennes de navigation et de communication dans les zones où la formation de glace est probable ;
- Être équipé de deux moyens d'éclairage pour aider l'équipage à voir la glace ;
- Être équipé d'au moins une boussole système mondiaux de navigation par satellite ou équivalent, connecté à l'alimentation principale et de secours du bâtiment ;
- Disposer de deux dispositifs de sondage par écho indépendants ou d'un dispositif de sondage par écho avec deux transducteurs indépendants séparés s'il est renforcé pour la glace ; et
- Disposer de deux moyens non magnétiques pour déterminer et afficher son cap.
- Le règlement proposé introduirait également de nouvelles exigences en matière de préparation des voyages pour ces bâtiments. Ces exigences préciseraient que la planification des itinéraires dans les eaux arctiques canadiennes doit tenir compte des éléments suivants :
  - Les procédures requises par le système de gestion de la sécurité à bord du navire et, si aucun système de gestion de la sécurité n'est mis en œuvre, une procédure documentée pour l'exploitation dans les eaux polaires ;
  - Toutes les limites des informations hydrographiques et des aides à la navigation disponibles ;

- Les informations actuelles sur l'étendue et le type de glace et d'icebergs à proximité de la route prévue ;
- Les informations statistiques sur la glace et les températures des années précédentes
- Les lieux de refuge ;
- Informations actuelles et mesures à prendre en cas de rencontre avec des mammifères marins pour les zones connues pour leur densité en mammifères marins, y compris les zones de migration saisonnière ;
- Informations actuelles sur les systèmes d'itinéraire des navires, les recommandations de vitesse et les services de trafic maritime pertinents dans les zones connues pour leur densité en mammifères marins, y compris les zones de migration saisonnière ; et
- Zones protégées nationales et internationales désignées le long de la route ; et exploitation dans des zones éloignées des capacités de recherche et de sauvetage.

Transports Canada a publié le règlement proposé dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 21 mars 2026, suivi d'une période de commentaires de 60 jours.

D'autres occasions de discuter des modifications proposées à ce règlement continuent d'être offertes dans le cadre des réunions du Conseil consultatif maritime canadien, qui se tiennent chaque année à l'échelle nationale et régionale.

Transports Canada accueille favorablement les commentaires sur le projet de règlement. Pour plus d'informations ou pour nous faire part de vos commentaires sur l'impact de ce projet sur vous ou votre communauté, veuillez nous contacter à l'adresse suivante : [MSSRegulations-ReglementsSSM@tc.gc.ca](mailto:MSSRegulations-ReglementsSSM@tc.gc.ca).

#### Occasion de mobilisation à venir : Règlement canadien sur le pilotage maritime

Dans cette proposition, le [Règlement général sur le pilotage](#) serait mis à jour et renommé *Règlement canadien sur le pilotage maritime*. Le *Règlement canadien sur le pilotage maritime* conserverait la structure originale de la réglementation existante, qui comporte des divisions distinctes pour chaque région de pilotage et qui décrit les exigences relatives aux zones de pilotage obligatoire, aux bâtiments soumis au pilotage obligatoire et aux catégories de brevets et de certificats. Toutefois, les exigences en matière de pilotage seraient mises à jour afin :

- D'accroître l'efficacité globale du régime réglementaire et réduire le fardeau lié à la conformité en veillant à ce que les exigences soient claires et reflètent les pratiques opérationnelles existantes;
- D'harmoniser, dans la mesure du possible, les exigences en matière de pilotage dans les quatre régions de pilotage du Canada, à savoir les régions de l'Atlantique, des Laurentides, des Grands Lacs et du Pacifique;
- De renforcer l'application et le respect des exigences en matière de pilotage en mettant en œuvre un régime de sanctions administratives pécuniaires ; et
- De promouvoir une culture de la sécurité dans l'industrie maritime en exigeant des autorités de pilotage qu'elles mettent en œuvre des systèmes de gestion de la qualité.

Transports Canada s'attend à ce que le règlement proposé renforce le régime de pilotage national du Canada, tout en tenant compte des différences entre les quatre régions de pilotage. L'existence d'un

cadre réglementaire prévisible et moderne pour le pilotage maritime renforcera la sécurité de la navigation, tout en favorisant le bon fonctionnement du système de transport, qui est essentiel au commerce et aux échanges.

Transports Canada vise une publication préalable dans la *Gazette du Canada*, Partie I, à la fin de 2026 suivi d'une période de commentaires de 60 jours.

Transports Canada a fourni des mises à jour sur le projet de règlement lors de la réunion du Conseil consultatif maritime canadien qui s'est tenue du 4 au 6 novembre 2025 et continuera de consulter les autorités de pilotage selon les besoins.

Transports Canada accueille favorablement les commentaires sur le projet de règlement. Pour plus d'informations ou pour nous faire part de vos commentaires sur l'impact de ce projet sur vous ou votre communauté, veuillez nous contacter à l'adresse suivante : [MSSRegulations-ReglementsSSM@tc.gc.ca](mailto:MSSRegulations-ReglementsSSM@tc.gc.ca).

#### Occasion de mobilisation à venir : Règlement de 2025 sur le personnel maritime

Avec le règlement proposé Transports Canada vise à :

- Promouvoir un système de transport maritime sûr, efficace et respectueux de l'environnement ;
- Assurer la cohérence et les meilleures pratiques dans l'industrie maritime ;
- Harmoniser, dans la mesure du possible et lorsque souhaitable, avec les exigences et les normes internationales afin d'accroître l'efficacité et la prestation de services ; et
- Moderniser la prestation du programme médical maritime pour accroître l'efficacité et la prestation des services, ce qui impliquera l'élimination des examens en double des demandes de certificat médical, tout en améliorant les capacités de vérification du ministère de ceux qui délivrent des certificats médicaux au nom du ministre.

Cette initiative répond également aux recommandations du Bureau de la sécurité des transports.

Transports Canada vise une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* au cours de l'année 2026, suivie d'une période de commentaires de 60 jours.

Transports Canada a fourni des mises à jour sur le projet de règlement lors de la réunion du Conseil consultatif maritime canadien qui s'est tenue du 4 au 6 novembre 2025.

Transports Canada accueille favorablement les commentaires sur le projet de règlement. Pour plus d'informations ou pour nous faire part de vos commentaires sur l'impact de ce projet sur vous ou vos communautés, veuillez nous contacter à l'adresse suivante : [MSSRegulations-ReglementsSSM@tc.gc.ca](mailto:MSSRegulations-ReglementsSSM@tc.gc.ca).

#### Renseignements : Modifications au Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux

Les modifications réglementaires proposées aux Règlements sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux seront apportées par l'entremise de plusieurs initiatives réglementaires séparées, incluant :

##### Partie 2 - Section 1 (Hydrocarbures)

Le règlement proposé couvre l'interdiction d'utilisation et de transport du mazout lourd sur les bâtiments transitant dans les eaux antarctiques et arctiques. Cette interdiction est entrée en vigueur à

l'échelle internationale le 1<sup>er</sup> août 2011 et le 1<sup>er</sup> juillet 2024, respectivement. Les modifications proposées au Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux devraient être publiées au préalable dans la *Gazette du Canada*, Partie I, à la fin du printemps 2026, suivie d'une période de commentaires de 60 jours.

#### Sections 3 (Polluants marins), 6 (Atmosphère) et 8 (Systèmes antisalissure)

Les modifications proposées mettront à jour les exigences nationales en fonction des normes internationales établies par la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, la Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires et le Code maritime international des marchandises dangereuses. Ces modifications devraient être publiées au préalable dans la *Gazette du Canada*, Partie I, à la fin du printemps 2027, suivie d'une période de commentaires de 60 jours.

#### Sections 4 (Eaux usées) et 9 (Eaux grises)

Les modifications proposées visent à rendre permanentes les dispositions renforcées actuellement en vigueur en vertu de l'Arrêté d'urgence n° 3 relatif au rejet des eaux usées et à la libération des eaux grises par les navires de croisière dans les eaux canadiennes. Nous visons une publication au préalable dans la *Gazette du Canada*, partie I, à l'automne 2027, suivie d'une période de commentaires de 60 jours.

#### Épurateurs et consultation continue

Transports Canada examine actuellement les impacts environnementaux des dispositifs d'épuration des gaz d'échappement et travaille en étroite collaboration avec l'industrie maritime, les groupes autochtones et d'autres partenaires afin d'élaborer une approche à long terme pour la gestion de l'utilisation des épurateurs sur les navires dans les eaux canadiennes. Cela comprend l'examen des préoccupations liées aux rejets d'eaux de lavage et l'étude de mesures visant à mieux protéger les écosystèmes sensibles. Dans le cadre de l'engagement continu du Canada à protéger les épaulards résidents du sud, le ministère a proposé des restrictions progressives sur les rejets des épurateurs dans l'habitat essentiel des épaulards résidents du sud, en s'appuyant sur des travaux scientifiques visant à mieux comprendre les risques que ces rejets posent. Les consultations auprès des communautés autochtones et de l'industrie a débuté à la fin de l'automne 2025 et se poursuivra jusqu'au printemps 2026, parallèlement aux travaux visant à évaluer les options de mise en œuvre et à clarifier les calendriers.

Pour plus d'informations ou pour nous faire part de vos commentaires, veuillez nous contacter à l'adresse suivante : [MSSRegulations-ReglementsSSM@tc.gc.ca](mailto:MSSRegulations-ReglementsSSM@tc.gc.ca).

#### Renseignements : Élargissement de l'exigence relative aux habilitations de sécurité en matière de transport à d'autres personnes employées dans les ports et les installations maritimes

Afin de réduire les risques d'activités criminelles dans les ports canadiens et d'améliorer davantage la sécurité frontalière, Transports Canada évalue des options pour étendre les exigences relatives à la vérification des antécédents judiciaires et à l'obtention d'habilitation de sécurité en matière de transport à d'autres employés dans d'autres ports et installations maritimes canadiens.

Une consultation en ligne « [Parlons transport](#) » a eu lieu du 31 janvier 2025 au 31 mars 2025. Un rapport « Ce que nous avons entendu » est en cours d'élaboration et sera publié sur le site Web de Transports Canada en 2026. Les commentaires reçus dans le cadre de cette consultation ont été analysés et les prochaines étapes sont à l'étude. S'il est décidé de continuer à explorer les options visant l'élargissement de ces exigences, d'autres occasions de mobilisation, tant virtuelles qu'en personne, seront tenues afin de recueillir davantage de commentaires sur cette question de la part des peuples autochtones, des intervenants et des membres du public. Des détails supplémentaires concernant les travaux réalisés à ce jour et les résultats des consultations ont été fournis lors de la réunion nationale du Conseil consultatif maritime canadien de 2025. De plus amples renseignements seront communiqués dans une prochaine itération du bulletin d'occasions de mobilisation autochtone.

Transports Canada accueille favorablement les commentaires sur l'élargissement possible des exigences en matière d'habilitation de sécurité en matière de transport à l'adresse suivante : [TC.MarineSecurity-SecuriteMaritime.TC@tc.gc.ca](mailto:TC.MarineSecurity-SecuriteMaritime.TC@tc.gc.ca).

## **Transport ferroviaire**

### **Sécurité et sûreté ferroviaires**

#### **Renseignements : Modernisation du *Règlement sur les normes de compétence des employés ferroviaires***

Transports Canada propose de moderniser le [Règlement sur les normes de compétence des employés ferroviaires](#) afin d'améliorer les normes en matière de formation et de certification du personnel ferroviaire afin de veiller à ce que les employés acquièrent les connaissances et les compétences, suivent la formation en cours d'emploi et soient supervisés adéquatement. Ces mesures viseraient à atténuer le risque de blessure au travail, à améliorer la sécurité ferroviaire et à réduire ultimement le nombre d'incidents et d'accidents ferroviaires.

Le projet de règlement a été publié dans la [Partie I de la Gazette du Canada](#) le 14 décembre 2024. Transports Canada prévoit de publier le règlement final en 2026 dans la Partie II de la Gazette du Canada. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez nous écrire à l'adresse [TC.RailSafety-Securiteferroviaire.TC@tc.gc.ca](mailto:TC.RailSafety-Securiteferroviaire.TC@tc.gc.ca).

#### **Renseignements : Mise en œuvre de la commande des trains améliorée**

Transports Canada à l'intention de rendre obligatoire la commande des trains améliorée au Canada. Les technologies de la commande des trains améliorée réduiraient le potentiel d'erreur humaine en alertant les équipes de train des dangers potentiels et, à leur niveau le plus avancé, pourraient freiner un mouvement de train pour empêcher une collision ou un déraillement.

Nous prévoyons communiquer de plus amples renseignements sur la commande des trains améliorée aux collectivités, organisations et administrations locales et aux communautés, organisations et gouvernements des Premières Nations, des Inuits et des Métis en 2026. Nous communiquerons des informations sur les avantages en matière de sécurité, déterminerons les régions où des améliorations de l'infrastructure liées à la commande des trains améliorée pourraient être nécessaires et démontrerons la façon dont ces améliorations pourraient être utilisées au profit des communautés locales ainsi que leurs incidences plus vastes potentielles.

Nous avons publié un rapport [« Ce que nous avons entendu »](#) reposant sur [l'avis d'intention](#) que nous avons publié.

N'hésitez pas à communiquer avec nous par courriel à l'adresse [TC.RailSafety-Securiteferroviaire.TC@tc.gc.ca](mailto:TC.RailSafety-Securiteferroviaire.TC@tc.gc.ca) si vous souhaitez discuter de ces importants travaux.

Le projet de règlement a été publié dans la [Partie I de la Gazette du Canada](#) le 14 décembre 2024. Transports Canada prévoit de publier le règlement final en 2026 dans la Partie II de la Gazette du Canada. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez nous écrire à l'adresse [TC.RailSafety-Securiteferroviaire.TC@tc.gc.ca](mailto:TC.RailSafety-Securiteferroviaire.TC@tc.gc.ca).

#### Renseignements : Examen du Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité

Transports Canada effectue un examen du [Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire](#) afin de renforcer certaines sections, notamment celles qui traitent des conditions météorologiques extrêmes et de la gestion des urgences, d'améliorer leur efficacité, d'aborder la question de la gestion de la fatigue et de clarifier les termes et dispositions souvent mal compris, dans le but d'améliorer la sécurité ferroviaire.

Nous avons publié un rapport [« Ce que nous avons entendu »](#) qui repose sur les commentaires obtenus au sujet d'un document de discussion et de questions que nous avons posées.

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez nous écrire à l'adresse [TC.RailSafety-Securiteferroviaire.TC@tc.gc.ca](mailto:TC.RailSafety-Securiteferroviaire.TC@tc.gc.ca).

## **Annexes**

### **Annexe A : Réglementation concernant les lancements spatiaux et les rentrées dans l'atmosphère au Canada : Une discussion avec les communautés autochtones**

#### **Introduction**

Conformément à l'annonce faite en janvier 2023, le gouvernement du Canada a décidé d'autoriser les activités commerciales de lancement spatial (ou plus généralement de lancement spatial) et les activités de rentrée atmosphérique au Canada, ce qui fait partie d'une stratégie plus large visant à moderniser les cadres réglementaires du Canada dans le domaine de l'espace. En novembre 2025, le Cabinet a également ratifié la décision de Transports Canada de procéder avec des modifications législatives et de commencer à élaborer les cadres nécessaires pour réglementer ces activités à long terme. Transports Canada a été chargé de veiller à ce que ces nouveaux types de lancements et de rentrées de fusées soient effectués de manière sûre, sécurisée et durable, tout en restant dans l'intérêt du public et en ne risquant pas de compromettre la sécurité aérienne. Dans un premier temps, Transports Canada n'utilisera que les exigences et les pouvoirs existants pour évaluer les demandes de lancement et autoriser les lancements au cas par cas, jusqu'à ce qu'un cadre réglementaire plus complet soit mis en œuvre. Entretemps, c'est-à-dire jusqu'à ce qu'une réglementation complète soit établie, les exigences de Transports Canada ne permettront pas d'approuver les activités de rentrée atmosphérique ou d'autres types d'opérations complexes non incluses dans les autorisations existantes, telles que les vols spatiaux habités ou le tourisme spatial.

L'objectif principal de ce document consiste à entamer une conversation nationale avec les peuples autochtones sur ce que l'autorisation de lancements spatiaux et de rentrées atmosphériques au Canada peut signifier pour eux et leurs communautés. Il s'agit également de présenter l'approche proposée par le gouvernement pour réglementer le lancement spatial et la rentrée atmosphérique au Canada et de trouver le meilleur moyen d'intégrer les besoins, les droits et les perspectives des autochtones dans les réglementations et les programmes futurs.

#### **Qu'est-ce qu'un lancement spatial?**

Un lancement spatial implique le lancement d'une fusée dans l'espace, par une entreprise privée, un gouvernement ou des forces armées, généralement dans le but de placer un certain type d'objet(s) ou de « charge(s) utile(s) », tels que des satellites, à des endroits précis dans l'espace, ou d'effectuer une certaine mission, comme l'envoi d'humains et de marchandises à la Station spatiale internationale. Bien que des centaines de fusées de construction amateur et de grande puissance soient lancées avec succès à partir du Canada chaque année depuis des décennies, le lancement de fusées capables d'atteindre l'espace et d'y placer une charge utile, en particulier par une entreprise privée de fusées, est un nouveau type d'activité qui n'a jamais été pratiqué au Canada auparavant.

Les lancements spatiaux impliquent des fusées beaucoup plus grandes et plus complexes, construites et exploitées par les gouvernements ou, plus souvent aujourd'hui, par des entreprises privées. Ces fusées peuvent se déplacer à des vitesses incroyables et atteindre l'orbite terrestre. Elles peuvent varier en taille, en capacité, en complexité et en coût, et peuvent être construites sur mesure pour des missions spatiales bien précises. Bien que les lancements spatiaux puissent avoir lieu pratiquement partout où il est possible de le faire en toute sécurité, les bases spatiales, c'est-à-dire les installations où ces types

de fusées sont lancés, sont souvent situées stratégiquement près des côtes ou de grandes étendues d'eau, dans des endroits suffisamment éloignés pour réduire les risques en matière de sécurité, tout en restant suffisamment accessibles pour acheminer l'équipement, le personnel et les services dont ils ont besoin pour fonctionner. Les véhicules de lancement sont généralement classés en trois catégories de fusées : petites, moyennes ou lourdes, en fonction du poids qu'elles peuvent transporter dans l'espace et de la distance qu'elles peuvent parcourir par rapport à la Terre. De nouvelles conceptions et technologies de véhicules de lancement sont constamment mises au point par différents pays et entreprises dans le monde, y compris le Canada, et le nombre de lancements et de pays développant des capacités de lancement augmente chaque année.

### **Qu'est-ce qu'une rentrée atmosphérique?**

Les types d'activités et de missions qui peuvent se dérouler dans l'espace sont de plus en plus nombreux. Cela inclut de nouvelles activités, telles que l'entretien et la fabrication dans l'espace, où il est nécessaire de ramener sur Terre, en condition intacte, et de manière contrôlée, un objet qui se trouve dans l'espace, afin qu'il puisse être récupéré. Par exemple, lorsqu'une capsule revient sur Terre avec des astronautes de la Station spatiale internationale ou des échantillons de roches provenant de la Lune. Il s'agit d'une rentrée atmosphérique, qui se produit indépendamment du lancement et ne s'effectue pas nécessairement à la base spatiale où l'objet a été lancé.

### **Pourquoi le Canada cherche-t-il à se doter de capacités de lancement dans l'espace?**

Plusieurs raisons expliquent pourquoi le Canada et de nombreux autres pays dans le monde développent des capacités de lancement dans l'espace, avec les régimes de réglementation qui les accompagnent. Un certain nombre d'avantages est à prendre en compte :

- **Socioéconomiques :**

Stimulé par la dépendance croissante de la société moderne à l'égard des technologies spatiales (Internet, GPS, télécommunications, etc.) et par l'augmentation rapide de la demande de services de lancement, le [marché mondial des services de lancement dans l'espace](#) a été évalué à 17,7 milliards de dollars canadiens en 2023 et devrait atteindre 64,49 milliards de dollars canadiens d'ici 2033. À l'heure actuelle, la demande de services de lancement est largement excédentaire dans le monde entier et seuls quelques pays sont en mesure de fournir ces services de manière fiable. Il en résulte des coûts de plus en plus élevés pour les créneaux de lancement et des retards de plusieurs années pour le déploiement d'infrastructures spatiales essentielles, ainsi que des possibilités économiques considérables pour ceux qui sont en mesure de fournir des services de lancement. À bien des égards, l'acquisition de capacités de lancement dans l'espace devient essentielle pour qu'un pays moderne puisse progresser au XXI<sup>e</sup> siècle et constitue un élément crucial de son développement économique futur. Le Canada dispose ainsi d'une formidable occasion de mettre sur pied une industrie de lancement et de rentrée qui non seulement soutienne la croissance du secteur spatial canadien au sens large et apporte de nouvelles sources de revenus aux économies locales et au PIB national, mais qui crée également des milliers d'emplois hautement qualifiés et bien rémunérés. Bon nombre de ces emplois seraient concentrés dans des endroits éloignés où les possibilités d'emploi traditionnel ou permanent peuvent être limitées.

Une industrie de lancement et de rentrée robuste au Canada devrait également produire des avantages sociaux supplémentaires. Elle inciterait les Canadiens à mettre au point et à lancer de nouvelles technologies susceptibles, par exemple, de fournir une couverture téléphonique et Internet fiable dans les endroits les plus reculés. Les technologies spatiales, telles que les satellites capables de surveiller les fuites de méthane ou les changements dans les systèmes météorologiques de la Terre, sont régulièrement utilisées pour résoudre des problèmes complexes qui touchent directement les Canadiens, tels que les changements climatiques, la fonte des calottes glaciaires et la pêche illégale. L'augmentation de la demande d'expertise dans le secteur inspire souvent l'élaboration ou la création de nouveaux programmes universitaires ou de formation et de domaines d'emploi, souvent destinés aux communautés locales et autochtones situées à proximité des sites de lancement. Les lancements spatiaux attirent également les touristes et captent l'attention des médias, ce qui peut stimuler la demande pour les entreprises locales dans les régions qui accueillent ces activités, tout en apportant une plus grande visibilité et un soutien aux problèmes particuliers auxquels les communautés locales peuvent être confrontées. Il est important de noter que si un secteur de lancement et de rentrée florissant peut offrir de nombreux avantages, son succès dépend fortement du maintien de bonnes relations réciproques avec le public, ainsi que de communautés fortes, diversifiées et compétentes qui soutiennent ses activités.

- **Progrès scientifique :**

Le Canada est l'un des pays conduisant des activités spatiales les plus anciens et les plus renommés au monde. Il est très respecté dans les domaines de l'observation de la Terre, de la robotique et des télécommunications, pour n'en citer que quelques-uns. La plupart des technologies dont le monde dépend aujourd'hui, notamment le GPS, les moniteurs cardiaques et des panneaux solaires aux téléphones portables, ou les batteries lithium-ion et au lait maternisé, sont le fruit de l'exploration scientifique collective de l'espace extra-atmosphérique. En outre, les gens découvrent sans cesse de nouvelles utilisations ou avancées pour ces types de technologies, qui peuvent même contribuer à soutenir ou à protéger des pratiques humaines plus traditionnelles, telles que la chasse, l'agriculture et l'astronomie. Par exemple, des satellites avancés d'observation de la Terre sont utilisés pour surveiller et suivre les itinéraires de migration des caribous menacés dans l'Arctique canadien et d'autres espèces sauvages, ce qui peut permettre de chasser ou de protéger plus efficacement certaines espèces. Les initiatives internationales auxquelles participe le Canada visent également à découvrir de nouveaux moyens de rendre les satellites plus « sombres », afin qu'ils soient moins visibles dans le ciel nocturne et qu'ils perturbent moins l'astronomie ou les pratiques culturelles qui accordent de l'importance à l'observation des étoiles. Le perfectionnement des capacités de lancement spatial et de rentrée atmosphérique est une étape essentielle pour que le Canada puisse poursuivre de manière rentable la recherche dans ces domaines vitaux, accentuer le développement de technologies d'importance et continuer à progresser dans des domaines scientifiques nouveaux, sans avoir à dépendre d'autres pays. Il ouvre également la voie à de nouvelles possibilités de partage des connaissances et de recherche menée par les autochtones, qui peuvent se concentrer sur des questions ou des avantages propres à leurs communautés.

- **Sécurité nationale et défense/Politique étrangère stratégique :**

Le perfectionnement des capacités de lancement spatial offrira au Canada et à ses alliés des avantages vitaux en matière de sécurité nationale et de défense, ainsi que de nouvelles possibilités

de coopération et de partenariats stratégiques. Cet objectif a un impact direct sur la sécurité de tous les Canadiens. Les biens spatiaux sont de plus en plus vulnérables à toute une série de menaces, allant des débris et de la météorologie spatiale aux environnements extrêmes de l'espace extra-atmosphérique et aux actes hostiles ou irresponsables d'acteurs étrangers. Comme de plus en plus de pays et d'entreprises opèrent dans l'espace extra-atmosphérique et s'appuient sur ces technologies, la nécessité de sauvegarder ces biens de grande valeur, de maintenir ou de remplacer leurs capacités et de garantir la capacité de notre nation à accéder à l'espace devient de plus en plus importante. En d'autres termes, le fait de disposer de capacités de lancement spatial permet de protéger et de remplacer rapidement les biens spatiaux dont dépendent tous les Canadiens, ce qui nous rend, nous et nos alliés, mieux protégés et mieux préparés à faire face aux menaces dans l'espace et en provenance de l'espace.

### **Quels sont les risques et de quelle façon sont-ils atténués?**

Bien que le développement de capacités de lancement spatial présente de nombreux avantages potentiels pour les Canadiens, le lancement de fusées est une activité intrinsèquement risquée. En outre, chaque lancement présente un ensemble de risques qui lui sont propres, et qui dépendent d'une série de variables, telles que la taille de la fusée, le type de carburant ou la trajectoire, pour n'en citer que quelques-unes. Le vol et les possibilités de défaillance d'une fusée peuvent présenter des risques pour les personnes et les biens au sol, près du site de lancement, pour les avions volant à proximité de la trajectoire de la fusée, ou pour les navires et autres infrastructures maritimes situés dans la zone de danger. Il existe certains risques pour l'environnement, tels que la combustion de combustibles fossiles ou de pièces de fusées, l'utilisation possible d'agents propulseurs toxiques, les bruits forts qui peuvent perturber la faune locale ou les débris résultant d'une défaillance au lancement. Il existe également des risques dans l'espace que le Canada et les exploitants canadiens doivent prendre en compte lorsqu'ils décident de lancer une fusée, tels que les répercussions sur les débris spatiaux, l'encombrement des orbites favorables autour de la Terre et l'incidence que les satellites peuvent avoir sur le ciel nocturne.

Cela dit, les activités de lancement spatial et de rentrée atmosphérique peuvent être menées en toute sécurité, et ce depuis des décennies. Les risques décrits ci-dessus peuvent être évités ou réduits à un niveau acceptable grâce à des réglementations et à des exigences techniques bien conçues, à une surveillance diligente et à une communication transparente. Par exemple, les risques pour l'aviation peuvent être atténués en prévoyant les endroits où les dangers sont susceptibles de se produire au cours d'un lancement et en émettant des avertissements préventifs, appelés avis aux aviateurs. Ces avertissements demandent aux aviateurs de demeurer temporairement à l'écart de la zone dangereuse jusqu'à ce que le lancement soit terminé; un processus similaire est mis en œuvre pour les navires dans l'environnement maritime. La plupart des risques environnementaux à court terme et cumulatifs liés au lancement peuvent être atténués de plusieurs façons, en fonction du risque. Il peut s'agir de paramètres tels que la limitation du nombre de lancements par an, la spécification de certains types de carburants pouvant être utilisés et l'obligation pour les exploitants de mettre en place des plans d'intervention en cas d'urgence environnementale. L'instauration d'un régime réglementaire robuste et d'une expertise capable de superviser ces activités est cruciale pour la sécurité des activités de lancement spatial et de rentrée atmosphérique, ainsi que pour la viabilité de ce secteur au Canada.

### **Comment les lancements spatiaux et les rentrées dans l'atmosphère seront-ils réglementés au Canada?**

Transports Canada est l'autorité qui réglemente et supervise le lancement des fusées au Canada. À l'heure actuelle, la [Loi sur l'aéronautique](#) et le [Règlement de l'aviation canadien](#), en particulier les articles 602.43 et 602.44, accordent au ministre des Transports le pouvoir d'autoriser un lancement de fusée, au cas par cas, si celui-ci est dans l'intérêt public et ne compromet pas la sécurité aérienne.

Comme indiqué dans l'[annonce de 2023](#), Transports Canada a été chargé de mener à bien cette tâche dans le cadre d'une approche progressive qui consiste en une période intérimaire au cours de laquelle les activités de lancement spatial commercial sont autorisées dans le cadre du régime réglementaire existant, au cas par cas, tandis que Transports Canada élabore un régime réglementaire moderne et complet à long terme. Dans la future réglementation, Transports Canada devra établir clairement les critères, les conditions et les approches qui seront utilisés pour déterminer s'il est approprié d'approuver un lancement ou une rentrée; par exemple, les éléments qui seront pris en compte pour déterminer si une activité est dans l'intérêt du public. Transports Canada consultera les communautés autochtones et le grand public afin de contribuer à la définition de ces critères et de ces approches. Le cadre global devrait inclure, entre autres, la capacité de délivrer des autorisations pour de nouveaux types d'exploitants et d'activités, tels que de nouveaux sites de lancement, des opérations de rentrée atmosphérique et des missions de vols spatiaux habités.

### **Comment se feront les consultations auprès des peuples autochtones et comment leurs points de vue seront-ils pris en compte dans les réglementations relatives aux lancements spatiaux et aux rentrées atmosphériques?**

Comme indiqué ci-dessus, le ministre des Transports est habilité à autoriser les lancements de fusées au Canada au cas par cas, et il fait régulièrement usage de ce pouvoir pour les fusées de petite taille. Transports Canada a l'intention d'élaborer des réglementations complètes pour définir la manière d'aborder l'approbation des lancements de fusées de plus grande taille et des activités de rentrée atmosphérique afin d'assurer une plus grande transparence et une meilleure stabilité. À ce titre, Transports Canada cherchera à s'engager auprès des populations autochtones et des titulaires de droits dans tout le Canada au fur et à mesure de l'élaboration des réglementations, en plus des consultations continues qui auront lieu avec les peuples autochtones particuliers situés à proximité des sites de lancement lorsque Transports Canada envisagera d'autoriser les activités de lancement spatial et de rentrée atmosphérique.

Il n'existe à l'heure actuelle aucune réglementation ou méthode normalisée pour mener des consultations avec les peuples autochtones avant un lancement et il n'y a pas d'approche unique. Jusqu'à présent, les consultations sont menées de façon ponctuelle pour satisfaire l'obligation de consulter du gouvernement du Canada et remplir ses obligations en vertu de la *Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones*. En bref, le mode de consultation (ou non) des communautés autochtones dépend grandement de la façon dont les différentes communautés souhaitent être consultées, si elles le souhaitent et quand elles le souhaitent, sachant que certaines communautés peuvent vouloir participer plus que d'autres. Transports Canada cherche à être aussi souple et réactif que possible face aux besoins et aux circonstances uniques des peuples autochtones à travers le Canada, afin de bien refléter leurs priorités et leurs valeurs. Par conséquent, Transports Canada aura besoin des conseils des communautés autochtones pour comprendre comment

intégrer, de manière constructive, leurs points de vue et des pratiques de consultation efficaces dans les réglementations et dans le processus d'autorisation des lancements spatiaux et des rentrées atmosphériques.

À l'heure actuelle, la procédure de consultation des communautés autochtones, les notifications et les accommodements possibles sont déterminés au cas par cas et dépendent de certaines variables (par exemple, l'emplacement du site de lancement, le type de fusée lancée et la fréquence des lancements). Transports Canada souhaite notamment élaborer dans les futures réglementations un type de cadre normalisé pour les consultations qui pourra être utilisé lors de l'examen de nouvelles activités de lancement et de rentrée. La normalisation du processus de consultation, dans la mesure du possible, le rendra plus facile et plus prévisible pour les exploitants et les communautés autochtones. Le gouvernement dispose également d'un moyen plus transparent de respecter son obligation de consulter et ses obligations en vertu de la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones. Toutefois, cela ne signifie pas que toutes les consultations seront identiques; différentes communautés peuvent avoir des besoins plus ou moins importants à prendre en considération que d'autres, et les communautés peuvent ne pas vouloir être consultées de la même manière (ou pas du tout). Transports Canada collaborera directement avec les exploitants et les peuples autochtones qui pourraient être concernés pour examiner les détails de leur situation, trouver des solutions raisonnables adaptées à leur situation et veiller à ce que le gouvernement respecte son obligation de consultation. Les consultations *pourraient*, par exemple, inclure des éléments tels que la signature d'accords entre les exploitants et les communautés autochtones locales, ou l'établissement de lignes directrices opérationnelles précises et de limites pour les sites de lancement (par exemple, une limite sur le nombre de lancements par an).

En élaborant son cadre réglementaire pour les lancements spatiaux et la rentrée atmosphérique, Transports Canada cherche à déterminer un processus réglementaire qui respecte et protège les droits des autochtones. Il serait donc utile d'obtenir une rétroaction directement de la part des groupes autochtones sur l'approche proposée par Transports Canada pour intégrer des exigences de consultation dans son futur cadre réglementaire. Il serait utile de savoir, d'après leur expérience, comment ils pensent que les consultations devraient se dérouler; quels types de pratiques ou d'éléments communs devraient être exigés (par exemple, méthodes de communication, calendrier/fréquence, langue); et comment Transports Canada devrait intégrer ces exigences dans le processus global d'autorisation de lancement.

L'approche proposée par Transports Canada pourrait inclure quelques exigences ou éléments clés décrits ci-dessous. Chacun de ces éléments peut être adapté à différents lancements ou lieux de lancement et à différentes communautés autochtones.

- **Accords conclus avec les communautés autochtones locales qui ont subi des répercussions négatives en raison des activités de LSC :**

Dans le cadre du futur processus d'approbation des nouveaux sites de lancement, Transports Canada pourrait proposer de mettre en œuvre une exigence ou un processus (si nécessaire) pour que Transports Canada, les exploitants, et les communautés autochtones visées établissent des accords signés qui traitent des impacts ou des préoccupations relevés au cours du processus de consultation. Des accords signés entre les exploitants et les communautés autochtones,

même s'ils ne sont pas toujours nécessaires, peuvent s'avérer efficaces pour préciser comment les communautés autochtones souhaitent être consultées sur les différents lancements, pour déterminer les préoccupations liées aux opérations de lancement et pour définir comment prendre en compte ces préoccupations. Les accords peuvent inclure des éléments tels que le partage d'informations sur le lancement, des protocoles de notification, la mise en place de mécanismes de plainte au sein de la communauté, des accords de confidentialité ou la fourniture de certains avantages à la communauté (par exemple, des emplois ou des services pour les peuples autochtones, le partage des revenus). Dans le cadre de l'approbation d'un site de lancement, Transports Canada pourrait exiger que les exploitants concluent des accords avec les communautés autochtones touchées et fournissent une copie de ces accords. Inversement, les consultations peuvent révéler qu'aucun accord avec les communautés autochtones n'est souhaité ou n'est nécessaire, auquel cas les promoteurs fourniront une confirmation officielle de ce résultat à Transports Canada.

- **Établir des paramètres et des limites opérationnels pour les sites de lancement spatial et de rentrée dans l'atmosphère :**

Les exploitants et les communautés concernées pourraient ainsi convenir de certains paramètres et conditions que les exploitants devraient respecter (par exemple, le nombre de lancements par année, la taille des fusées, les types de carburant) pour que les communautés se sentent à l'aise par rapport aux activités en cours. Le principal avantage de l'établissement de paramètres opérationnels, en particulier sur le site de lancement, est qu'il permet de réduire le temps et le coût indirect des consultations, en particulier lorsque les détails peuvent rester pratiquement les mêmes d'un lancement à l'autre (c'est-à-dire qu'une entreprise peut lancer la même fusée avec une charge utile identique ou similaire plusieurs fois par an). Dans ce cas, les exploitants devront toujours suivre les procédures de notification établies, mais ni eux ni le gouvernement ne devront consulter les communautés sur les détails de chaque lancement effectué sur ce site. Si un lancement particulier entre dans le cadre de ces paramètres convenus, la communauté peut convenir que la notification seule est suffisante. Mais lorsqu'un lancement n'est pas conforme à ces paramètres, une consultation supplémentaire peut s'avérer nécessaire. Par exemple, les communautés peuvent demander aux exploitants de s'abstenir d'effectuer des lancements à certaines périodes de l'année afin de ne pas perturber les pratiques de chasse ou les pratiques culturelles. Dans ce cas, le consentement (sauf autres considérations) serait implicite pour les lancements effectués en dehors de ces périodes sensibles, sinon une consultation supplémentaire et un soutien public déclaré seraient nécessaires. Avant de délivrer une autorisation, les exploitants devront également fournir à Transports Canada la preuve que leurs activités respectent les conditions fixées dans tout accord conclu avec les communautés autochtones et autres communautés locales.

- **Élaborer des exigences en matière de consultation pour les sites de lancement et/ou les exploitants :**

Une partie du futur cadre réglementaire pourrait imposer aux exploitants l'obligation de consulter directement les communautés autochtones définies comme susceptibles de subir des répercussions négatives en raison des activités de lancement spatial ou de rentrée atmosphérique. L'obligation de consultation, en particulier sur le site de lancement,

semble être un moyen logique d'aider le gouvernement à s'acquitter de son devoir de consultation. Cette autorisation pourrait être assortie d'une condition imposant aux entreprises qui exploitent ou prévoient de développer une base spatiale de s'engager directement auprès des communautés autochtones, de relever leurs préoccupations particulières et de trouver des moyens de les résoudre de façon raisonnable, par exemple en établissant des paramètres opérationnels. Transports Canada évaluera les consultations qui ont été menées et déterminera si elles répondent suffisamment au devoir de consultation du gouvernement ou si d'autres consultations sont nécessaires. Lorsque les exploitants dirigent les consultations ou y participent directement, ils sont souvent en mesure de prendre en compte un plus grand nombre de facteurs et d'informations opérationnels détaillés, tels que les effets cumulatifs liés à l'utilisation de véhicules de lancement spatial ou de rentrée atmosphérique, ou les types de charges utiles qui devraient être lancées. Les exploitants, qui connaissent mieux les informations et en gardent un certain contrôle, peuvent répondre à des questions plus précises sur leurs opérations et leurs technologies, et peuvent être en mesure d'assurer une plus grande transparence que les gouvernements seuls, d'où l'intérêt pour eux de faire partie du processus de consultation.

- **Procédures de notification formalisées pour les communautés autochtones et locales :**

Il sera important de créer une procédure normalisée pour que les exploitants des services de lancement informent, de manière efficace, les groupes autochtones de la tenue d'un lancement et des problèmes de sécurité éventuels. Une procédure similaire est également en cours d'élaboration pour informer d'autres communautés locales, ainsi que les contrôleurs du trafic aérien et maritime. Le processus de notification précisera des détails tels que le délai de notification d'un lancement aux communautés et les modalités de diffusion de la notification (c'est-à-dire les principaux points de contact, les messages envoyés aux stations de radio et de télévision locales, etc.) Transports Canada recommande que la notification d'une fenêtre de lancement soit donnée au moins 7 jours avant le lancement et peut en faire une exigence ou une condition pour recevoir une autorisation de lancement. Les détails de la procédure de notification pourront également être élaborés dans le cadre d'un accord signé avec le site de lancement.

- **Exigences pour les exploitants de tenir des registres de consultation et de démontrer la preuve de la consultation :**

Transports Canada suggère que les exploitants de services de lancement, s'ils mènent des consultations privées, doivent fournir la preuve que toutes les communautés autochtones susceptibles de subir des répercussions négatives ont été localisées, que des consultations adéquates ont été menées et que des mesures d'adaptation ont été prises, le cas échéant. Pour ce faire, les exploitants de services de lancement ou de sites de lancement doivent notamment fournir une copie de tous les accords signés et tenir des registres de consultation détaillant les réunions qui ont eu lieu avec les communautés autochtones, ainsi que les résultats de ces discussions. Ces informations compléteront et appuieront toute évaluation menée par Transports Canada visant à déterminer si le devoir de consultation du gouvernement a été respecté. Si Transports Canada s'engage directement avec des groupes autochtones, en plus ou au nom de l'exploitant de services de lancement, il tiendra également ses propres dossiers et registres de consultation.

## Questions à examiner

Transports Canada apprécie les points de vue uniques que les peuples autochtones peuvent avoir sur les lancements dans l'espace et les rentrées atmosphériques qui ont lieu au Canada. Il cherche à mieux comprendre comment intégrer le respect des droits des autochtones dans son cadre réglementaire pour les lancements dans l'espace et les rentrées atmosphériques, et dans les priorités du Canada dans l'espace de manière plus générale. Dans cette optique, Transports Canada apprécierait grandement toute rétroaction sur l'approche proposée en matière de réglementation et de consultations, ainsi que sur la manière dont nous prévoyons d'intégrer les points de vue des populations autochtones. Voici quelques questions à poser aux communautés autochtones du Canada. Les réponses et les contributions fournies aideront à orienter et à formuler l'approche de Transports Canada en matière de consultation et l'approche générale du Canada en matière de lancement spatial et de rentrée atmosphérique :

- Que pensez-vous de l'approche globale du Canada en matière de lancement spatial et de rentrée atmosphérique? Avez-vous des inquiétudes concernant cette approche ou sur l'incidence globale du secteur? Existe-t-il des moyens d'atténuer ces préoccupations?
- Êtes-vous d'accord avec la proposition de mettre l'accent sur l'approbation des sites de lancement et sur l'élaboration de protocoles et d'accords de consultation dès le début du processus? Avez-vous des préoccupations ou des idées sur la meilleure façon de mettre en œuvre cette mesure?
- Existe-t-il d'autres approches ou considérations qui pourraient être mises en œuvre?
- Quelles sont les informations que votre communauté souhaiterait connaître ou jugerait les plus utiles au sujet d'un lancement ou d'une rentrée atmosphérique (par exemple, l'impact sur l'environnement, les niveaux de bruit prévus, les avantages économiques)? Quels sont les facteurs qui vous intéressent le plus?
- Votre communauté dispose-t-elle des connaissances ou de l'expertise nécessaires pour comprendre les opérations générales et les répercussions d'un lancement de fusée commerciale? Si ce n'est pas le cas, Transports Canada peut-il contribuer à renforcer cette capacité?
- Votre communauté a-t-elle déjà été consultée au sujet des lancements de fusées ou y a-t-elle participé? Dans l'affirmative, y a-t-il des leçons apprises ou des études de cas dont vous pourriez nous faire part?
- Votre communauté a-t-elle des buts ou des objectifs qui pourraient être influencés, positivement ou négativement, par les activités de lancement spatial (par exemple, croissance de l'emploi, santé publique, conservation de la faune et de la flore) et dans l'affirmative, de quelle manière?
- Y a-t-il un aspect de l'approche du Canada en matière de lancement spatial et de rentrée atmosphérique en général sur lequel vous aimeriez obtenir plus d'informations ou sur lequel vous avez des questions?