

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT AUX RECOMMANDATIONS

Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
<p>Recommandation 1 : Classification nationale des professions</p> <p>Que le gouvernement du Canada, tout en respectant les compétences provinciales, consulte les provinces pour mettre à jour plus souvent le système de classification nationale des professions (CNP) afin de veiller à ce que les programmes d'immigration soient conformes aux demandes du marché du travail.</p>	<p>Le gouvernement n'appuie pas cette recommandation puisqu'elle ne correspond à aucun programme existant ou plan ministériel prévu dans l'avenir</p> <p>La CNP est le cadre statistique du Canada pour la classification des professions. En tant qu'outil statistique, il ne prend pas de décisions quant à savoir si une profession donnée est désignée comme un métier spécialisé.</p> <p>Emploi et Développement Social Canada (EDSC) consulte les intervenants et reçoit leurs commentaires sur les rajustements possibles de la CNP de façon continue et procède régulièrement à des révisions mineures. Les révisions majeures ne sont prises en compte que tous les dix ans, car elles ont une incidence directe sur le Recensement et nécessitent l'accord de Statistique Canada. Ces révisions sont le résultat de vastes consultations menées auprès des intervenants, y compris les provinces et les territoires (PTs), comme ce fut le cas pour la révision majeure de 2021. La classification des professions étant conçue principalement pour être utilisée dans des programmes statistiques, les révisions de la CNP doivent s'aligner sur l'évolution du marché du travail. L'admissibilité à l'immigration ne doit pas entraver ou influencer la classification appropriée des professions et des compétences, laquelle est conçue pour décrire et surveiller le marché du travail au pays.</p> <p>Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada (IRCC) revoit continuellement ses programmes d'immigration pour faire en sorte qu'ils correspondent aux demandes du marché du travail. La révision de 2021 de la CNP a entraîné la création d'une structure de catégorisation des compétences, nouvelle et actualisée, fondée sur la formation, l'éducation, l'expérience et les responsabilités (FEER), appelée précédemment « niveaux de compétences ». EDSC a travaillé en étroite collaboration avec IRCC afin de les aider à comprendre les répercussions des révisions pour harmoniser les programmes à la nouvelle structure de FEER. Depuis novembre 2022, IRCC utilise les catégories FEER de la CNP de 2021 pour déterminer et évaluer les critères d'admissibilité professionnelle dans ses divers programmes de résidence temporaire et permanente.</p>
<p>Recommandation 2 : Travailleurs étrangers compétents</p> <p>Que le gouvernement du Canada accélère le processus de traitement des visas et permis de travail pour les travailleurs étrangers et examine des moyens de simplifier la reconnaissance des certificats d'équivalence au sein des ministères fédéraux.</p>	<p>Le gouvernement prend acte de la recommandation et, des éléments sont présentement mis en œuvre dans le cadre de programmes existants</p> <p>L'immigration est un élément clé de l'économie canadienne et du secteur des transports, car elle contribue à remédier aux pénuries de main-d'œuvre et à assurer la prospérité de nos collectivités. Les nouveaux arrivants ont joué un rôle essentiel pour pallier certaines de nos plus graves pénuries de main-d'œuvre dans le secteur des transports pendant la pandémie, notamment celles aux premières lignes. Bien que le gouvernement continue d'accélérer le traitement des visas et des permis de travail, les provinces et les territoires sont largement responsables des programmes de reconnaissance des titres de compétences, qui ne relèvent généralement pas de la</p>

Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
	<p>compétence du gouvernement et qui ne sont pas directement abordé par le gouvernement du Canada.</p> <p>Par exemple, dans les secteurs où il est responsable, le gouvernement a pris des mesures, notamment dans le secteur des transports. En 2020, Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada (IRCC) a mis en place un certain nombre de mesures de facilitation afin de soutenir les ressortissants étrangers déjà au Canada, dont des mesures permettant aux travailleurs étrangers de changer d'emploi plus rapidement et aux visiteurs de demander un permis de travail dans avoir à quitter le pays. Pour certaines professions assorties de nouvelles normes de service, la norme de traitement est de 60 jours pour les demandes de permis de travail présentées à l'extérieur du Canada et de 120 jours pour les demandes présentées au pays.</p> <p>Dans le secteur maritime, le Canada a conclu des accords de réciprocité avec plusieurs pays, dont l'Australie, la France, la Géorgie, la Norvège, le Royaume-Uni, les Philippines et l'Ukraine. Ces accords permettent aux gens de mer qui détiennent des brevets délivrés par ces pays d'obtenir un visa canadien en vertu des pouvoirs prévus au paragraphe 89 de la <i>Loi de 2001 de la marine marchande du Canada</i>. Ces accords permettent à Transports Canada (TC) de reconnaître les brevets étrangers. De plus, le programme d'entrée directe, qui évalue les titres de compétences étrangers des gens de mer par rapport aux exigences canadiennes, a été simplifié pour permettre au gouvernement de délivrer un certificat canadien le jour même où le demandeur obtient la résidence permanente.</p> <p>Dans le secteur de l'aviation, le gouvernement prend des mesures afin d'accélérer le traitement et d'utiliser les programmes d'immigration qui encouragent les étudiants étrangers à venir au Canada pour suivre une formation de pilote et demeurer au Canada à titre d'instructeurs de vol. À titre d'exemple, les certificats de validation de licence étrangère peuvent être utilisés afin que des pilotes établis à l'étranger ayant une licence de membre d'équipage délivrée par un État membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale puissent travailler jusqu'à un an pour une compagnie aérienne canadienne. De plus, les étudiants étrangers peuvent suivre la voie vers la résidence permanente ou la citoyenneté en effectuant leur formation initiale dans une école de pilotage canadienne en vertu du <i>Règlement de l'aviation canadien</i>. Ils serviraient ensuite d'instructeurs de vol avant d'aller travailler comme pilote pour une compagnie aérienne canadienne.</p>
<p>Recommandation 3 : Éliminer l'arriéré des approbations</p> <p>Que le gouvernement du Canada prenne des mesures immédiates pour accélérer le traitement de toutes les autorisations et certifications de Transports Canada (TC) afin de revenir aux délais de</p>	<p>Le gouvernement souscrit à la recommandation et certains éléments sont actuellement mis en œuvre dans le cadre de programmes existants</p> <p>La pandémie de COVID-19 a exercé une pression importante sur le système médical canadien et les postes critiques pour la sécurité partout dans le secteur du transport. Pour améliorer les délais de traitement, le gouvernement prend des mesures pour réduire les arriérés lorsqu'il y en a. Par exemple, dans le budget de 2022, le gouvernement s'engage à modifier la <i>Loi sur les transports au Canada</i> pour permettre à TC d'offrir des services</p>

Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
<p>traitement antérieurs à la pandémie et éliminer le plus rapidement possible l'arriéré de candidats qui attendent d'entrer sur le marché du travail.</p>	<p>numériques dans tous les modes de transport afin de faciliter les demandes. Cette mesure devrait permettre d'économiser du temps et de l'argent tout en améliorant l'efficacité.</p> <p>Dans le secteur de l'aviation, les pilotes professionnels et les contrôleurs du trafic aérien doivent être titulaires d'un certificat médicale valide pour assurer la sécurité aérienne. TC est déterminé à assurer le maintien de normes rigoureuses afin de favoriser la sécurité aérienne pour le public. TC accorde la priorité à l'arriéré de demandes de certificat médical pour assurer la préservation de services d'aviation essentiels et des moyens de subsistance des pilotes professionnels et des entreprises de transport aérien. TC examine actuellement toutes les demandes admissibles qui respectent les exigences en vertu du <i>Règlement de l'aviation canadien</i> et des normes médicales à l'intérieur de la norme de prestation de service de 40 jours ouvrables. Les demandes de certificat médical complexes peuvent nécessiter plus de temps et d'attention à traiter, et elles ne sont pas assujetties à la norme de prestation de service de 40 jours ouvrables.</p> <p>TC cherche aussi à améliorer ses capacités numériques et de communications pour les demandeurs. Par exemple, en novembre 2022, TC a mis en place un formulaire Web de requête pour fournir des mises à jour plus rapidement aux demandeurs concernant leurs demandes de certificat médical.</p> <p>TC a également lancé un projet pilote pour les contrôles de compétence pilote périodiques, que les pilotes de ligne doivent subir, pour permettre aux pilotes vérificateurs agréés de consigner les résultats dans un système de formulaire numérique afin d'éliminer la dépendance aux formulaires papiers et les délais qui y sont associés. De plus, le ministère a lancé une série d'expériences avec le Fonds de dépenses d'expérimentation réglementaire du Secrétariat du Conseil du Trésor. Ces expériences tirent parti des justificatifs numériques en vue de placer des certificats et licences d'aviation dans des appareils mobiles plutôt que d'imprimer des carnets de documents d'aviation, un carnet qui ressemble à un passeport dans lequel des étiquettes sont apposées (comme des certificats médicaux, des licences et des qualifications). Mises ensemble, ces initiatives permettront de devancer les échéanciers pour les processus liés aux certificats médicaux et à la délivrance de licences et d'augmenter le nombre de certificats et de licences délivrés chaque année au personnel de l'aviation.</p>
<p>Recommandation 4 : Éducation, formation et employabilité</p> <p>Que le gouvernement du Canada collabore avec les provinces, les territoires et les intervenants concernés pour harmoniser les programmes de formation et de financement afin de</p>	<p>Le gouvernement soutient la recommandation et des mesures sont mises en œuvre dans le cadre des programmes existants</p> <p>Les ententes bilatérales de transfert de la main-d'œuvre d'Emploi et Développement Social Canada (EDSC) avec les provinces et les territoires (PTs) constitue l'investissement du gouvernement le plus important dans la formation. Avec environ 3 milliards de dollars fournis annuellement par le gouvernement fédéral, plus d'un million (M) de personnes et d'employeurs reçoivent un soutien à l'emploi et à la formation. Le budget de 2023 contient un investissement additionnel de 625 M de dollars en 2023-2024 pour assurer un accès continu</p>

Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
<p>soutenir les postes clés pour tous les modes de transports, et d'établir des programmes visant à uniformiser la désignation des professions et d'assurer leur transférabilité à travers le Canada.</p>	<p>aux soutiens nécessaires. Avec ces ententes en place, les PTs ont la souplesse nécessaire pour soutenir l'accès des Canadiens à de la formation qui correspond aux différents besoins de leur marché de l'emploi local, y compris pour les industries où la demande est forte.</p> <p>Par l'entremise d'EDSC, le gouvernement compte différents programmes qui aident les Canadiens à participer et à réussir dans un marché du travail en évolution rapide, notamment le secteur du transport. Cela comprend les programmes suivants : le Programme pilote de préparation des femmes à l'emploi, Compétences pour réussir, Formation pour les compétences et l'emploi destiné aux Autochtones, le Fonds pour les compétences et les partenariats, et le Programme de solutions pour la main-d'œuvre sectorielle (PSMS). De plus, le PSMS aide des secteurs clés de l'économie, comme le secteur du transport, à mettre en œuvre des solutions pour combler les besoins de main-d'œuvre actuels et futurs, ainsi qu'élargir la capacité de formation et de perfectionnement des compétences. EDSC soutient aussi le programme du Sceau rouge, un partenariat interprovincial entre les PTs en matière d'apprentissage et le gouvernement fédéral qui établit les normes professionnelles nationales pour les métiers désignés Sceau rouge, comme les mécaniciens de véhicules automobiles. Ces normes nationales constituent les piliers des outils d'évaluation communs pour la certification et pour l'harmonisation de la formation en apprentissage entre les provinces et territoires.</p> <p>Transports Canada (TC) travaille aussi avec les PTs pour promouvoir une approche nationale cohérente en matière de sécurité des véhicules automobiles commerciaux par l'entremise du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM). Ce travail en collaboration comprend la surveillance et la maintenance du Code canadien de sécurité (CCS) conçu pour créer un ensemble complet de normes de rendement minimal pour l'utilisation en toute sécurité de véhicules passagers et commerciaux. En janvier 2019, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière s'est entendu sur l'élaboration d'une norme nationale pour la formation de base destinée aux conducteurs du secteur commercial au Canada. Par l'entremise du CCATM, TC, avec les PTs, a travaillé pour élaborer une norme minimale pour la formation de base et incorporer les meilleures idées, de la recherche et des principes disponibles. En février 2020, le Conseil des ministres a approuvé la norme de base pour les conducteurs de classe 1.</p>
<p>Recommandation 5 : Groupes sous-représentés</p> <p>Que le gouvernement du Canada facilite l'accès aux professions liées au transport. Il s'agira de miser particulièrement sur les groupes sous-représentés,</p>	<p>Le gouvernement appuie la recommandation et des mesures sont mises en œuvre dans le cadre de programmes existants</p> <p>Le gouvernement a mis en œuvre plusieurs initiatives visant à accroître la diversité du secteur du transport afin de pallier aux pénuries de main-d'œuvre, tout en reconnaissant qu'il existe un bassin inexploité de travailleurs potentiels. Par exemple, l'initiative emploi et cheminement de carrière de Transports Canada (TC) fournit aux groupes traditionnellement sous-représentés des renseignements sur la façon d'entrer dans l'industrie. De plus, en 2016, le gouvernement a investi</p>

Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
<p>comme les peuples autochtones, les femmes, les jeunes et les nouveaux canadiens, en faisant la promotion des programmes existants et en en élargissant la portée, et en présentant de nouvelles façons d'attirer de nouveaux travailleurs vers le secteur du transport.</p>	<p>35 millions (M) de dollars dans le Programme de formation dans le domaine maritime (PFDM) dans le cadre du Plan de protection des océans (PPO). Le personnel du PFDM établit des partenariats avec les établissements de formation maritime en vue d'élaborer et d'élargir des programmes destinés, mais ne se limitant toutefois pas, aux ingénieurs navals, aux matelots de pont et aux marins. Le Programme collabore avec les établissements de manière à ce que les programmes ciblent les groupes sous-représentés, y compris les Autochtones, les collectivités du Nord et les femmes. Les programmes reflètent les connaissances traditionnelles, sont fondés sur l'utilisation de matériel d'apprentissage approprié sur le plan culturel et répondent aux besoins d'apprentissage des collectivités côtières éloignées aux écoles de formation maritime du Canada. En mars 2023, le gouvernement a annoncé un investissement supplémentaire de 29,8 M de dollars dans la foulée du PPO afin de prolonger la durée du PFDM pour quatre années, ce qui permettra de renouveler les partenariats avec le British Columbia Institute of Technology, le Nova Scotia Community College, le Nunavut Fisheries and Marine Training Consortium et le Western Arctic Marine Training Consortium.</p> <p>En outre, en 2019, le gouvernement a investi 4,9 M de dollars sur trois ans à l'intention du First Nations Technical Institute situé dans le territoire mohawk de Tyendinaga, en Ontario, afin de moderniser les installations de formation et de former les Autochtones à devenir des pilotes.</p> <p>Le Programme d'établissement d'Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada (IRCC) vise à aider les nouveaux arrivants, y compris les jeunes et les femmes, à surmonter les obstacles à l'intégration au Canada (à l'extérieur du Québec). Ce programme offre aux nouveaux arrivants des services ciblés, y compris des services liés à l'emploi, pour les aider à surmonter les obstacles à la participation économique. Pour ce faire, on les aide à acquérir les connaissances et les compétences dont ils ont besoin pour explorer le marché du travail canadien, y compris le secteur du transport, et pour entrer en contact avec les employeurs.</p> <p>Emploi et Développement Social Canada (EDSC) offre plusieurs programmes conçus de manière à accroître l'offre et la diversité de la main-d'œuvre en matière de transports du Canada. Le Programme de solutions pour la main-d'œuvre sectorielle (PSMS) permet d'aider des milliers d'employeurs et de faire en sorte que les Canadiens reçoivent la formation dont ils ont besoin pour accéder à de bons emplois spécialisés en demande. Le PSMS permet de financer deux projets de transport afin d'aider les employeurs à recruter, maintenir en poste et perfectionner les travailleurs, y compris des groupes en quête d'équité occupant des professions clés dans les secteurs du camionnage et de l'aérospatiale. Le projet Driving Economic Recovery de Trucking HR Canada cible le recrutement et l'intégration de 2 600 nouveaux camionneurs et travailleurs en demande dans d'autres professions, y compris au moins 220 ou 8 pourcent (%) des participants de groupes en quête d'équité, comme : les femmes; les Canadiens racisés; les nouveaux arrivants; les personnes en situation de handicap; la</p>

Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
	<p>communauté des personnes bispirituelles, lesbiennes, gaies, bisexuelles, transgenres, queers et/ou en questionnement, intersexuées et asexuelles (2ELGBTQQIA+); et les Autochtones. La formation sur le projet du secteur de l’aviation et de l’aérospatiale dirigée par le Conseil canadien de l’aviation et de l’aérospatiale cible le recrutement de 500 participants dans le cadre d’un nouveau système national de formation technique et de certification dirigé par l’industrie. La formation s’adresse à certains travailleurs de l’aérospatiale, y compris 125, ou 25 %, participants de projet issus de groupes en quête d’équité.</p> <p>Trucking HR Canada bénéficie également d’un financement supplémentaire par l’entremise du Fonds d’intégration d’EDSC, afin d’offrir un projet ciblant les personnes en situation de handicap : il s’agit d’accroître les possibilités d’emploi de ces dernières dans le secteur du transport. Dans le cadre du projet, on aiguille les personnes en situation de handicap vers la formation axée sur les compétences, les services préalables à l’emploi, l’aide au placement, l’expérience de travail pratique et l’accès aux aides fonctionnelles. Les objectifs du projet consistent à aider les personnes en situation de handicap à conserver leur autonomie financière, tout en aidant à pallier aux pénuries de main-d’œuvre à l’échelle de secteurs clés partout au Canada. Le projet permet également d’établir le contact avec les employeurs afin de rendre les lieux de travail plus inclusifs et accessibles.</p> <p>Enfin, le Centre des Compétences futures fait l’essai de méthodes novatrices d’attirer et de maintenir en poste des travailleurs du secteur du transport. Par exemple, le Conseil canadien de l’aviation et de l’aérospatiale (CCAA) dirige un consortium d’employeurs afin de créer et d’orienter un nouveau système national de formation et de microcertification à l’intention des ingénieurs en aérospatiale et en mécanique. Il s’agit de pallier à la nécessité à l’échelle du secteur de pouvoir faire appel à des travailleurs qualifiés, et de contribuer à la relance de l’industrie, en mettant l’accent sur les groupes sous-représentés. Le gouvernement continue de collaborer avec les provinces et les territoires (PTs), les partenaires internationaux, les représentants de l’industrie et d’autres intervenants en vue de supprimer les obstacles auxquels les groupes sous-représentés font face dans le secteur de l’aviation, ce qui aidera à remédier aux pénuries de main-d’œuvre et de compétences et à augmenter la participation.</p>
<p>Recommandation 6 : Accroître l’accès à la formation en ligne</p> <p>Que le gouvernement du Canada offre des options de formation virtuelle, comme il l’a fait pendant la pandémie de COVID-19, après quoi il a annulé cette possibilité en décembre 2022.</p>	<p>Le gouvernement appuie la recommandation et des mesures sont mises en œuvre dans le cadre de programmes existants</p> <p>Les approbations accordées initialement à titre de mesure provisoire pendant la pandémie de COVID-19 pour la prestation de la formation en ligne des écoles maritimes n’ont pas été accordées au-delà du 22 décembre. Cette décision s’explique en raison de l’absence de lignes directrices nationales en matière d’apprentissage en ligne normalisé, dont Transports Canada (TC) a besoin pour veiller à ce que la qualité d’apprentissage respecte ses normes. À l’heure actuelle, TC travaille avec des experts en formation numérique afin d’élaborer des lignes directrices et des normes cohérentes, ce qui permettrait aux</p>

Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
	<p>écoles maritimes d’offrir de la formation virtuelle conforme aux normes de TC.</p> <p>Le gouvernement comprend à quel point il importe d’offrir des options novatrices en matière de formation et réexamine régulièrement les méthodes les plus efficaces et les plus sécuritaires de donner de la formation. Par ailleurs, le gouvernement envisagera d’offrir une variété d’options de formation en donnant de la formation en personne ou en combinant la formation en ligne et en salle de classe (salle de classe virtuelle), lorsque possible, afin de s’assurer que la formation soit dispensée en toute sécurité et avec une rigueur suffisante. Par exemple, le gouvernement a établi un partenariat avec le Conseil canadien de l’aviation et de l’aérospatiale, par l’entremise du Programme de solutions pour la main-d’œuvre sectorielle d’Emploi et Développement Social Canada (EDSC), afin d’élaborer et de mettre en œuvre un programme de formation des techniciens d’entretien d’aéronefs dirigé par l’industrie. Ce programme permet de combiner la formation en ligne et en salle de classe.</p> <p>De plus, le Centre de Compétences futures, financé par EDSC, fait l’essai de nouvelles méthodes pour attirer et maintenir en poste les travailleurs du secteur du transport. Par exemple, le Trucking Human Resource Sector Council Atlantic et ses partenaires tirent parti de la formation en ayant recours à des simulateurs en réalité virtuelle dotés d’une technologie d’intelligence artificielle. Il s’agit d’aider l’industrie du camionnage et les camionneurs à développer et à maintenir leurs compétences de conduite, sans devoir prendre la route. Cette initiative permet aux gens d’apprendre tout en restant près de chez eux, une option intéressante pour les personnes préoccupées par l’équilibre travail-vie personnelle.</p>
<p>Recommandation 7 : Classification relative aux métiers spécialisés</p> <p>Que le gouvernement envisage sérieusement de mettre à jour le système de classification nationale des professions (CNP) de manière à classer le camionnage comme métier spécialisé.</p>	<p>Le gouvernement n’appuie pas cette recommandation car elle ne concorde pas avec les programmes existants ou les futurs plans ministériels</p> <p>La CNP constitue le cadre statistique du Canada aux fins de classification des professions. Il s’agit d’un outil statistique qui ne permet pas de prendre une décision quant à savoir s’il y a lieu de désigner une profession particulière comme métier spécialisé. Une telle décision relève plutôt de la responsabilité des autorités provinciales et territoriales en matière d’apprentissage chargées de désigner et de réglementer les métiers dans leur propre domaine de compétence.</p>
<p>Recommandation 8 : Améliorer l’instruction des conducteurs</p> <p>Que le gouvernement du Canada collabore avec les provinces et les territoires (PTs), l’industrie, les syndicats et les groupes</p>	<p>Le gouvernement appuie la recommandation et des mesures sont mises en œuvre dans le cadre de programmes existants</p> <p>L’émission des permis de conduire et de la formation des conducteurs relève de la responsabilité des PTs, ce qui signifie qu’il ne s’agit pas d’un domaine où le gouvernement peut intervenir directement. Toutefois, Transports Canada (TC) collabore avec le personnel du Programme de solutions pour la main-d’œuvre sectorielle (PSMS) d’Emploi et Développement Social Canada (EDSC). Le PSMS permet d’aider les secteurs clés de l’économie à mettre en œuvre des solutions pour répondre à</p>

Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
<p>communautaires à l'élaboration de programmes permettant de combler l'écart entre la formation au niveau d'entrée pour les conducteurs professionnels et leur état de préparation à l'emploi.</p>	<p>leurs besoins actuels et émergents en main-d'œuvre en appuyant les projets dirigés par l'industrie. Afin d'aborder la question de l'instruction des conducteurs et de leur préparation à un emploi dans le domaine du camionnage, 46,3 millions (M) de dollars ont été consacrés à un projet dirigé par Trucking HR Canada dans le cadre du Programme, en vue d'aider les employeurs à recruter et à maintenir en poste les travailleurs ayant des professions clés dans le secteur du camionnage. Ce projet est conçu de manière à combler l'écart entre la formation au niveau d'entrée pour les conducteurs professionnels et leur état de préparation à l'emploi. Le projet permettra d'aborder les problèmes systémiques d'instruction des conducteurs en élaborant et en orientant une norme nationale de formation professionnelle pour aider les employeurs à attirer et à former de nouveaux conducteurs et à faciliter l'intégration de conducteurs chevronnés. Ce projet bénéficie de l'appui de plusieurs intervenants de l'industrie, y compris d'associations provinciales de camionnage, de l'Alliance canadienne du camionnage et de la Chaîne d'approvisionnement Canada.</p> <p>En plus d'appuyer les activités de formation, le gouvernement s'est engagé à veiller à ce que conducteurs de camions de transport assujettis à la réglementation fédérale soient protégés au travail. Dans le cadre de l'Énoncé économique de l'automne 2022, un montant de 26,3 M de dollars a été proposé sur cinq ans pour qu'EDSC prenne des mesures coercitives plus sévères contre la classification erronée des professions dans le secteur du transport routier, assujetti à la réglementation fédérale, un processus en raison duquel les camionneurs se voient accorder à tort – et souvent intentionnellement – la classification d'entrepreneurs indépendants en plus de se voir refuser les droits et privilèges aux termes du <i>Code canadien du travail</i> (CCT). Comme l'indique le Budget de 2023, le gouvernement propose également de renforcer l'interdiction de classification erronée aux termes du CCT pour que tous les travailleurs puissent bénéficier d'un meilleur accès à la protection de l'emploi, y compris les conducteurs de camions et les travailleurs à la demande. Ces initiatives se traduiront par de meilleures conditions de travail dans les secteurs réglementés par le gouvernement fédéral, ce qui pourrait attirer davantage de travailleurs et remédier aux pénuries de main-d'œuvre, particulièrement dans le domaine du transport routier, où les erreurs de classification constituent un problème de taille.</p> <p>TC collabore également avec les PTs en vue de faire évoluer une approche nationale à l'égard de la sécurité des véhicules automobiles commerciaux par l'entremise du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM). Le gouvernement reconnaît la nécessité d'établir des partenariats avec l'industrie, les syndicats et les groupes communautaires pour s'assurer que les programmes de formation de niveau d'entrée sont efficaces pour préparer les conducteurs à l'emploi. Ce travail de collaboration comprend la vérification et la mise à jour du Code canadien de sécurité, qui se veut un code détaillé de normes de rendement minimales associées à l'exploitation sécuritaire des véhicules à passagers et commerciaux. En janvier 2019, les membres du Conseil de</p>

Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
	<p>ministres responsables des transports et de la sécurité routière ont convenu de l'élaboration d'une norme nationale pour la formation au niveau d'entrée destinée aux conducteurs commerciaux au Canada. TC et les PTs ont fait appel au CCATM en vue d'élaborer une norme minimale pour la formation au niveau d'entrée et d'y intégrer les meilleures idées et recherches, ainsi que les meilleurs principes disponibles. En février 2020, le Conseil des ministres a approuvé la norme de niveau de base pour les conducteurs de véhicules de classe 1.</p>
<p>Recommandation 9 : Obstacles à l'obtention de permis de conduire pour les Autochtones</p> <p>Que Services aux Autochtones Canada et, Emploi et Développement Social Canada (ESDC), en collaboration avec les partenaires provinciaux concernés, recensent les obstacles empêchant les membres des peuples autochtones d'obtenir leur permis de conduire et fassent le nécessaire pour éliminer ces obstacles afin que l'accès aux métiers dans le secteur des transports et dans les autres secteurs soit facilité.</p>	<p>Le gouvernement prend note de la recommandation et certaines de ses mesures sont présentement mises en œuvre dans le cadre de programmes existants</p> <p>L'émission des permis de conduire et de la formation des conducteurs relèvent des provinces et des territoires (PTs), ce qui signifie que le gouvernement ne peut prendre de mesure directe dans ce domaine. Toutefois, le gouvernement vise à augmenter la diversité dans le secteur des transports et à remédier aux pénuries de main-d'œuvre en encourageant les groupes traditionnellement sous-représentés à faire carrière dans cette industrie. L'initiative Emploi et cheminement de carrière de Transports Canada (TC) fournit aux groupes traditionnellement sous-représentés des renseignements sur les façons de faire partie de cette industrie. TC travaille également avec ESDC pour harmoniser les efforts visant à surmonter les défis du marché du travail.</p> <p>Le Programme de solutions pour la main-d'œuvre sectorielles (PSMS) d'ESDC permet à des secteurs essentiels de l'économie de mettre en œuvre des solutions qui répondent à leurs besoins actuels et futurs en matière de main-d'œuvre grâce à des projets réalisés par l'industrie, notamment par la contribution au recrutement des peuples autochtones. Pour composer avec ces défis, le PSMS a accordé 46,3 millions (M) de dollars à un projet mené par Trucking HR Canada en vue de financer les activités de recrutement et d'intégration des nouveaux camionneurs et des travailleurs d'autres métiers en demande du secteur, plus particulièrement les groupes dignes d'équité comme les peuples autochtones. Dans le cadre du programme Career Expressway de Trucking HR Canada, les peuples autochtones et les membres d'autres groupes en quête d'équité pourront obtenir leurs permis, grâce à une subvention pour la formation allant jusqu'à 15 000 \$ par participant autochtone et une subvention salariale pour les employeurs allant jusqu'à 10 000 \$ par apprenti embauché. De nombreux intervenants de divers secteurs appuient ce projet, y compris les associations provinciales de camionnage, l'Alliance canadienne du camionnage et Chaîne d'approvisionnement Canada. En outre, l'EDSC a versé 39 M de dollars au Conseil canadien de l'aviation et de l'aérospatiale en vue de l'élaboration et de la mise en œuvre d'un programme de formation de l'industrie à l'intention des techniciens d'entretien d'aéronef qui vise à attirer de nouveaux travailleurs et à permettre aux travailleurs actuels du secteur de l'aviation de perfectionner leurs compétences. Ce projet mettra aussi sur l'embauche de participants autochtones des collectivités rurales et des régions éloignées. Le</p>

Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
	<p>gouvernement a également investi 4,9 M de dollars dans le First Nations Technical Institute pour qu'on y modernise les installations et forme les Autochtones à devenir des pilotes.</p> <p>D'autres programmes, comme le programme Compétences pour réussir, le Programme de formation pour les compétences et l'emploi destiné aux Autochtones et le Fonds pour les compétences et les partenariats (FCP), permettent aussi de financer la formation des groupes sous-représentés dans la main-d'œuvre du secteur des transports. Depuis 2016, le FCP a permis de financer 11 projets, pour un total d'environ 96 M de dollars, ce qui a contribué à l'emploi de peuples autochtones dans le secteur des transports.</p> <p>En ce qui a trait à l'accès à la formation et aux tests dans les communautés autochtones, la responsabilité revient aussi aux gouvernements des PTs. Nous sommes conscients que, souvent, l'éloignement empêche la prestation de services de délivrance de permis. Pour éliminer ces obstacles, il faut obtenir la participation des gouvernements des PTs.</p>
<p>Recommandation 10 : Soutien à la formation des pilotes de ligne</p> <p>Que le gouvernement du Canada, dans le respect des compétences provinciales et territoriales (PTs), collabore avec les syndicats de pilotes d'avion, l'industrie, et les organismes communautaires pour élaborer des programmes de financement pour la formation des futurs pilotes de ligne, y compris un programme de prêts pour les étudiants.</p>	<p>Le gouvernement prend note de la recommandation et certaines de ses mesures sont présentement mises en œuvre dans le cadre de programmes existants</p> <p>Le gouvernement continue de collaborer avec les PTs, diverses associations et organisations, et des syndicats de pilotes d'avion pour remédier aux pénuries de main-d'œuvre et les obstacles associés.</p> <p>Le Programme canadien d'aide financière aux étudiants (PCAFE) offre une aide financière (des prêts et des bourses) aux étudiants à temps plein et à temps partiel admissibles et inscrits à un programme d'études postsecondaires dans un collège, une université ou tout autre établissement postsecondaire désigné.</p> <p>Malgré que les étudiants puissent accéder au PCALE pour des programmes universitaires et collégiaux en aviation, aucune aide financière fédérale n'est offerte aux étudiants qui suivent une formation professionnelle en vol. La formation des pilotes professionnels n'est pas conforme à la réglementation du PCALE qui exige que les participants cherchent à obtenir un certificat, un grade ou un diplôme postsecondaire. Par ailleurs, on tient compte du fait que seulement 37 pourcent (%) des écoles d'aviation canadiennes figurent sur la liste des établissements postsecondaires reconnus désignés par leurs gouvernements PTs respectifs.</p> <p>Le gouvernement a également investi 4,9 millions de dollars dans le First Nations Technical Institute pour qu'on y modernise les installations et forme les Autochtones à devenir des pilotes.</p>
<p>Recommandation 11 : Améliorer les conditions de travail des agents de contrôle</p> <p>Que le gouvernement du Canada soutienne les agents</p>	<p>Le gouvernement prend note de la recommandation et certaines de ses mesures sont présentement mises en œuvre dans le cadre de programmes existants</p> <p>Transports Canada (TC) reconnaît l'importance de protéger le grand public grâce au contrôle efficace des voyageurs aériens et de leurs bagages. Dans le budget de 2023, on propose de verser</p>

Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
<p>de contrôle en collaborant avec l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), les sous-traitants en matière d'emploi et les syndicats pour améliorer les conditions de travail et la rétention des agents de contrôle.</p>	<p>1,8 milliard de dollars à l'ACSTA sur cinq ans, dès 2023-2024, en vue qu'elle maintient et hausse ses niveaux de service, améliore les temps d'attente aux points de contrôle et renforce les mesures de sécurité dans les aéroports. TC continuera de soutenir l'ACSTA dans ses activités opérationnelles. Cependant, TC ne gère pas les relations de travail ni les conditions de travail établies entre les sous-traitants en matière d'emploi de l'ACSTA et les syndicats, n'y participe pas et n'intervient pas dans ces domaines.</p> <p>La partie III (normes de travail) du <i>Code canadien du travail</i> (CCT) fixe les normes de travail minimales des industries sous réglementation fédérale. Depuis 2015, le gouvernement a apporté d'importantes améliorations aux normes de travail fédérales, ce qui pourrait contribuer à l'amélioration des conditions de travail et à la rétention, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> • par l'instauration d'un salaire minimum fédéral, indexé sur l'inflation; • par la création et l'augmentation des autorisations de congé, y compris dix jours de congé de maladie payés et trois jours de congé personnel payés prévus par la loi; • par la création de nouvelles protections en ce qui concerne les heures de travail, comme des exigences relatives aux pauses, aux périodes de repos minimales et aux préavis relatifs à l'horaire de travail. <p>Ces modifications aux normes de travail fédérales devraient avoir pour effet d'améliorer les conditions de travail des employés dans l'ensemble des secteurs sous réglementation fédérale, notamment le secteur aérien.</p> <p>La partie I (Relations de travail) du CCT présente une protection en matière d'égalité de la rémunération aux employés couverts par une convention collective du secteur du transport aérien. En 2021, on a modifié la partie I du CCT pour que la protection en matière d'égalité de la rémunération s'applique à plus d'employés travaillant dans le secteur du transport aérien sous réglementation fédérale, de manière à s'assurer que les employés concernés recevaient la rémunération à laquelle ils avaient droit au titre de leur convention collective précédente, s'ils exerçaient le même travail ou un travail relativement similaire.</p>
<p>Recommandation 12 : Droits du successeur pour les travailleurs des aéroports</p> <p>Que le gouvernement du Canada envisage sérieusement de modifier le <i>Code canadien du travail</i> (CCT) de manière à mettre en place des droits du successeur garantissant que les travailleurs des aéroports conservent leur emploi, leur paye et leur convention</p>	<p>Le gouvernement a pris connaissance de la recommandation et certaines de ses mesures sont présentement mises en œuvre dans le cadre de programmes existants</p> <p>Le gouvernement reconnaît et respecte le processus de négociation collective. Il est conscient de l'importance de la négociation d'une convention collective juste et mutuellement avantageuse.</p> <p>Le gouvernement connaît la pratique de l'octroi de contrats aux aéroports canadiens, où divers services d'aéroport, notamment la manutention des bagages et des fauteuils roulants ainsi que les services à la clientèle, sont transférés à de nouveaux fournisseurs. Il est conscient de l'incidence de ces éléments sur la stabilité d'emploi et les droits des travailleurs.</p>

Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
<p>collective lorsqu'un contrat est transféré à un nouveau fournisseur.</p>	<p>Depuis 2019, le gouvernement prend des mesures actives pour lutter contre les remises en concurrence des contrats. Par exemple, la partie III du CCT a été modifiée de manière à permettre aux travailleurs de conserver leur ancienneté en ce qui a trait à leurs droits fondamentaux dans le cas d'un changement d'employeur en raison de l'octroi de contrat (transfert), conformément à la partie III. De plus, en 2021, la partie I du CCT a été modifiée pour élargir la protection de rémunération égale de manière à inclure un plus grand nombre d'employés travaillant dans le secteur du transport aérien sous réglementation fédérale. Cette modification permet de garantir que les travailleurs touchés ne seront recevront pas moins que le montant prévu par leur convention collective précédente s'ils entreprennent le même travail ou un travail très semblable.</p> <p>Le gouvernement est conscient des préoccupations et apprécie l'attention, la préoccupation et l'intérêt du comité concernant la question des nouveaux appels d'offres et l'impact qu'ils peuvent avoir sur les employés. Le tripartisme (engagement avec l'industrie, les organisations syndicales et le gouvernement) est au cœur du CCT – et c'est une pratique de longue date que de modifier le CCT après avoir entendu les points de vue des parties prenantes concernées. À l'heure actuelle, il n'est pas prévu de modifier le CCT pour mettre en œuvre pleinement les droits du successeur.</p>
<p>Recommandation 13 : Aide aux nouveaux Québécois et aux nouveaux Canadiens du secteur maritime</p> <p>Que le gouvernement du Canada révise la législation de manière à faciliter l'embauche d'étudiants étrangers ayant étudié au pays, en particulier dans le secteur maritime.</p>	<p>Le gouvernement soutient la recommandation et des mesures sont présentement mises en œuvre dans le cadre des programmes existants</p> <p>Le gouvernement s'est engagé à favoriser la reconnaissance des titres de reconnaissance dans le secteur maritime, notamment l'embauche de travailleurs étrangers ayant étudié au pays, en reconnaissant que les travailleurs étrangers peuvent contribuer à combler les pénuries de gens de mer qualifiés au Canada. Les initiatives de la chaîne d'approvisionnement de Transports Canada (TC) ont indiqué que la définition de « personne qualifiée » aux termes de la <i>Loi sur la marine marchande</i> (LMM) pourrait limiter la disponibilité des gens de mer qualifiés au Canada. Depuis avril 2023, Sécurité et sûreté maritimes organise des séances de mobilisation avec les intervenants principaux du secteur maritime pour aider TC à comprendre l'incidence possible des exigences relatives à la citoyenneté comprises dans la LMM sur l'aggravation de la pénurie de main-d'œuvre et sur les options que TC devrait envisager pour régler ce problème.</p> <p>Bien qu'une étude sur la capacité actuelle et future des gens de mer au Canada ait été réalisée en 2021, seules des informations et statistiques limitées sont fournies au sujet de la main-d'œuvre des traversiers. Le gouvernement est conscient du besoin de régler ce problème et travaille sur des initiatives visant à faciliter la reconnaissance des titres de compétences étrangers dans le secteur maritime, tout en tenant compte du rôle des provinces et territoires dans la délivrance des titres pour les professions réglementées.</p>

Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
<p>Recommandation 14 : besoins des collectivités d'entrée en matière d'infrastructure</p> <p>Que le gouvernement du Canada tienne compte des besoins des collectivités d'entrée en matière d'infrastructure, notamment le besoin d'attirer des travailleurs, en fournissant une chaîne d'approvisionnement efficace et concurrentielle.</p>	<p>Le gouvernement soutient la recommandation et des mesures sont présentement mises en œuvre dans le cadre de programmes existants</p> <p>Le renforcement de la chaîne d'approvisionnement des transports du Canada en collaboration avec les partenaires des provinces et territoires (PTs), ainsi qu'avec les intervenants de la chaîne d'approvisionnement, joue un rôle clé dans la stratégie du gouvernement visant à fournir des biens et des ressources de façon concurrentielle et fiable.</p> <p>Dans le cadre de cet engagement, le gouvernement a réalisé des investissements importants dans les besoins des collectivités d'entrée en matière d'infrastructure. En tirant parti des mesures annoncées dans l'Énoncé économique de l'automne 2022, le budget de 2023 a prévu des investissements visant à renforcer les chaînes d'approvisionnement des transports du Canada et à stimuler la capacité économique des entreprises pour que ces dernières puissent s'élargir sur les marchés mondiaux. Le gouvernement continue à réaliser des investissements stratégiques par le biais du Fonds national des corridors commerciaux (4,7 milliards (G) de dollars), dans le cadre duquel plus de 120 projets ont été annoncés jusqu'à présent : leurs objectifs sont de réduire la congestion et les goulots d'étranglement et de renforcer les plaques tournantes du commerce.</p> <p>Les mesures du budget de 2023 comprennent la création d'un Bureau de la chaîne d'approvisionnement des transports; la collaboration avec l'industrie et les autres ordres de gouvernement pour élaborer une feuille de route à long terme pour l'infrastructure canadienne des transports; le travail avec Statistique Canada en vue d'améliorer les données de la chaîne d'approvisionnement des transports; l'ajout de modifications à la <i>Loi sur les transports au Canada</i> (LTC) pour fournir au ministre des Transports l'autorisation d'exiger la communication des données; le lancement d'un examen de la <i>Loi dérogatoire sur les conférences maritimes</i>. Ces mesures constituent un premier pas vers une Stratégie nationale sur les chaînes d'approvisionnement du Canada, qui sera lancée dans les prochains mois et orientée par les recommandations du rapport du Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement.</p> <p>Le gouvernement a mis des modifications législatives en œuvre pour alléger la congestion et renforcer les portes de commerce stratégiques en mettant à jour la manière dont les ports du Canada sont gérés et exploités dans le cadre du projet de loi C-33 : Loi visant à renforcer le réseau portuaire et la sécurité ferroviaire au Canada, qui a été présenté le 17 novembre 2022. Cette loi permettra, entre autres, d'élargir le mandat des Administrations portuaires canadiennes de manière à y inclure la gestion du trafic et de favoriser le développement des installations terminales pour augmenter l'efficacité et la résilience des collectivités d'entrée. Ces mesures supplémentaires contribueront à alléger le fardeau des collectivités d'entrée en matière de main-d'œuvre. Le projet de loi C-33 propose de recueillir les données des exploitants de</p>

Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
	<p>terminaux et des administrations portuaires pour soutenir la prise de décisions relatives à la chaîne d’approvisionnement et les investissements dans l’infrastructure. En élaborant des règles relatives aux données, on tiendra compte des types de données sur la main-d’œuvre qui peuvent être recueillies pour mieux comprendre les lacunes liées aux compétences contribuant parfois à la congestion et les délais de la chaîne d’approvisionnement.</p> <p>Le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière a discuté des moyens de garantir que le Canada dispose de la capacité d’infrastructure nécessaire pour appuyer la croissance du commerce et l’harmonisation avec les plans d’investissement. Transports Canada (TC) continue de travailler en étroite collaboration avec l’industrie et les autres ministères fédéraux, comme Infrastructure Canada (INFC), pour mieux coordonner les mesures et soutenir le développement de l’infrastructure dans les collectivités d’entrée.</p> <p>De plus, le plan Investir dans le Canada investit plus de 180 G de dollars dans l’infrastructure, sur 12 ans, pour favoriser la résilience, l’établissement d’une économie faible en carbone et la création de collectivités inclusives. Dans le cadre de ce plan, 10,1 G de dollars sont investis dans l’infrastructure des transports, qui soutient le commerce.</p> <p>INFC collabore étroitement avec les PTs pour investir dans l’infrastructure publique partout au Canada, notamment par le biais du Programme d’infrastructure Investir dans le Canada (PIIC) (33,5 G de dollars) et du Fonds pour le développement des collectivités du Canada (FDCC), qui contribue annuellement pour plus de 2,3 G de dollars à 3 600 collectivités, y compris aux collectivités d’entrée de l’ensemble du pays. Ces deux programmes donnent aux PTs et aux municipalités la capacité de faire progresser des projets répondant aux besoins en matière d’infrastructure et s’adaptant à la réalité des collectivités. Le budget 2023 a indiqué que le gouvernement s’emploie activement à tracer la voie pour les futurs programmes fédéraux d’infrastructure et qu’il fera le point sur ces travaux plus tard dans l’année, y compris sur les prochaines étapes concernant le financement permanent des transports en commun. En outre, le 4 avril 2023, le gouvernement a annoncé qu’il avait travaillé avec succès avec les provinces pour allouer la totalité de l’enveloppe de financement provinciale du PIIC, conformément à l’engagement du gouvernement dans le budget 2022.</p> <p>Aux programmes fédéraux d’infrastructure s’ajoute le rôle de la Banque de l’infrastructure du Canada (BIC), qui doit attirer les investissements du secteur privé et du milieu universitaire dans les projets d’infrastructure générateurs de revenus et d’intérêt public. Le domaine du commerce et des transports fait partie des cinq secteurs prioritaires dans lesquels la BIC investit.</p>
<p>Recommandation 15 : Accroître la capacité d'apprentissage maritime</p>	<p>Le gouvernement appuie la recommandation et des mesures sont présentement mises en œuvre dans le cadre de programmes existants</p>

Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
<p>Que le gouvernement du Canada, tout en respectant les compétences provinciales et territoriales, travaille avec ses partenaires pour accroître la capacité d'apprentissage maritime au Canada et considère créer des centres d'apprentissage dans des régions stratégiques où des cours de niveau d'entrée et de perfectionnement pourraient être offerts.</p>	<p>Le gouvernement du Canada prend des mesures pour remédier aux pénuries de main-d'œuvre dans le secteur maritime. En 2016, le gouvernement a investi 35 millions (M) de dollars dans le Programme de formation dans le domaine maritime (PDFM) dans le cadre du Plan de protection des océans (PPO). Le PDFM s'associe avec des établissements de formation maritime pour élargir et élaborer des programmes afin d'inclure, sans toutefois s'y limiter, les ingénieurs maritimes, les matelots de pont et les gens de mer et de cibler les groupes sous-représentés, comme les peuples autochtones, les collectivités du Nord et les femmes. Les programmes reflètent le savoir traditionnel, utilisent du matériel d'apprentissage adapté sur le plan culturel et répondent aux besoins en apprentissage des collectivités côtières éloignées dans des écoles de formation maritime du Canada. En mars 2023, le gouvernement a annoncé un autre investissement de 29,8 M de dollars dans le cadre du PPO pour prolonger le PDFM de quatre ans et renouveler les partenariats avec le British Columbia Institute of Technology, le Nova Scotia Community College, le Nunavut Fisheries and Marine Training Consortium, et le Western Arctic Marine Training Consortium.</p>