



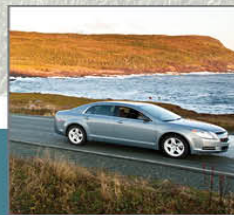
Transports Canada
Transport Canada



TRANSPORTS CANADA

Rapport ministériel sur le rendement

2013-2014



Transports Canada

2013–2014

Rapport ministériel sur le rendement

L'honorable Lisa Raitt, C.P., députée

Ministre des Transports

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par la ministre des Transports,
2014, Ottawa, Canada

N° de cat. T1-4/2014F-PDF

ISSN: 2368-4151

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

Ce document est disponible en médias substitués sur demande.

Avant-propos

Le *Rapport ministériel sur le rendement* fait partie de la série de documents budgétaires. Ces documents appuient les lois de crédits, qui précisent les montants pouvant être dépensés par le gouvernement et à quelles fins générales. Les documents budgétaires comptent trois parties.

Partie I – Le plan de dépenses du gouvernement présente un aperçu des dépenses fédérales.

Partie II – Le budget principal des dépenses décrit les ressources financières requises au prochain exercice pour chaque ministère, organisme et société d'État.

Partie III – Les plans de dépenses des ministères sont constitués de deux documents. Le *Rapport sur les plans et les priorités* (RPP) est un plan de dépenses établi par chaque ministère et organisme qui reçoit des crédits parlementaires (à l'exception des sociétés d'État). Ce rapport présente des renseignements détaillés, pour une période de trois ans commençant à l'exercice indiqué dans le titre du rapport, sur les priorités, les résultats stratégiques, les programmes, les résultats attendus et les ressources connexes requises. Le *Rapport ministériel sur le rendement* (RMR) dresse un bilan du rendement réel obtenu par chaque ministère et organisme au cours du plus récent exercice terminé, en fonction des plans, des priorités et des résultats attendus énoncés dans son propre RPP. Le RMR informe les parlementaires et la population des résultats obtenus par les organisations pour les Canadiens.

Le budget supplémentaire des dépenses renferme en outre des renseignements sur les besoins relatifs aux dépenses qui n'étaient pas suffisamment définis pour être inclus dans le budget principal des dépenses ou qui ont ultérieurement été précisés afin de rendre compte de l'évolution de programmes et de services donnés.

L'information financière présentée dans le RMR provient directement des autorisations décrites dans le budget principal des dépenses et des renseignements fournis dans le RPP sur les dépenses prévues. Cette information financière correspond à celle fournie dans les Comptes publics du Canada. Ceux-ci renferment l'État consolidé de la situation financière, l'État consolidé des résultats et du déficit accumulé, l'État consolidé de la variation de la dette nette et l'État consolidé des flux de trésorerie du gouvernement du Canada, de même que des renseignements détaillés des opérations financières ventilés par portefeuille ministériel pour un exercice donné. Deux types d'information financière présentée dans le RMR proviennent des Comptes publics du Canada : les autorisations budgétaires disponibles pour emploi au nouvel exercice par une organisation qui reçoit des crédits parlementaires, et les autorisations utilisées lors de cet exercice. Ces dernières autorisations correspondent aux dépenses réelles décrites dans le RMR.

La *Politique sur la structure de la gestion, des ressources et des résultats* du Conseil du Trésor favorise une plus grande concordance de l'information sur le rendement présentée dans les RMR, les autres documents budgétaires et les Comptes publics du Canada. Pour les organisations qui reçoivent des crédits parlementaires, la Politique définit l'architecture d'alignement des programmes comme une structure par rapport à laquelle l'information sur le rendement financier et non financier est fournie aux fins des documents budgétaires et des rapports au Parlement. Peu importe si l'organisation présente l'information dans le budget principal des dépenses, le RPP, le RMR ou les Comptes publics du Canada, la même structure est utilisée.

Dans le but de mieux appuyer les décisions sur les crédits, un certain nombre de changements ont été apportés aux RMR en 2013–2014. Le RMR présente maintenant les renseignements sur les

finances, les ressources humaines et le rendement dans la section II, au niveau le plus bas de l'architecture d'alignement des programmes, le cas échéant.

Le format et la terminologie du RMR ont également été modifiés afin de le rendre plus clair et cohérent et de mettre davantage l'accent sur l'information du budget des dépenses et des Comptes publics. De plus, l'information ministérielle concernant la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD) a été regroupée dans un nouveau tableau de renseignements supplémentaires qui sera affiché sur le site Web du ministère. Ce tableau comprend tous les éléments de la Stratégie qui étaient auparavant fournis dans les RMR et les sites Web ministériels, y compris les rapports sur l'écologisation des opérations gouvernementales et les évaluations environnementales stratégiques. La section III du rapport fournira un lien vers le nouveau tableau dans le site Web du ministère. Enfin, les définitions des termes utilisés sont maintenant fournies en annexe.

Table des matières

Avant-propos	i
Message de la ministre	1
Section I : Vue d'ensemble des dépenses de l'organisation	3
Profil de l'organisation	3
Contexte organisationnel	4
Dépenses réelles	18
Harmonisation des dépenses avec les résultats du gouvernement du Canada	24
Tendances relatives aux dépenses du Ministère	24
Budget des dépenses par crédit voté	25
Section II : Analyse des programmes par résultat stratégique	26
Résultat stratégique 1 : Un réseau de transport efficient	26
Programme 1.1 : Cadres qui appuient le marché des transports	26
Programme 1.2 : Portes d'entrée et corridors	32
Programme 1.3 : Infrastructures de transport	38
Programme 1.4 : Analyse et innovation dans le secteur des transports	46
Résultat stratégique 2 : Un réseau de transport respectueux de l'environnement	51
Programme 2.1 : Air pur – Transport	51
Programme 2.2 : Eau propre – Transport	55
Programme 2.3 : Gérance de l'environnement – Transport	59
Résultat stratégique 3 : Un réseau de transport sécuritaire et sûr	62
Programme 3.1 : Sécurité aérienne	62
Programme 3.2 : Sécurité maritime	68
Programme 3.3 : Sécurité ferroviaire	72
Programme 3.4 : Sécurité des véhicules automobiles	75
Programme 3.5 : Transport des marchandises dangereuses	79
Programme 3.6 : Sûreté aérienne	83
Programme 3.7 : Sûreté maritime	86
Programme 3.8 : Sûreté du transport terrestre et intermodal	89
Programme 3.9 : Sécurité et sûreté multimodale	91
Programme 4.1 : Services internes	95
Section III : Renseignements supplémentaires	98
Faits saillants des états financiers	98

États financiers	98
Tableaux de renseignements supplémentaires	98
Dépenses fiscales et évaluations	99
Section IV: Coordonnées de l'organisation.....	100
Annexe : Définitions.....	101
Notes de fin de document.....	103

Message de la ministre

C'est avec plaisir que je vous présente le *Rapport ministériel sur le rendement* qui fait état des progrès de Transports Canada dans l'atteinte des objectifs énoncés dans son *Rapport sur les plans et les priorités de 2013–2014*.

Au cours de la dernière année, Transports Canada s'est concentré sur la sécurité de nos réseaux de transport et il continue de le faire. À la suite des événements tragiques survenus à Lac-Mégantic, le Ministère a pris des mesures nécessaires pour renforcer la sécurité ferroviaire et améliorer le transport des marchandises dangereuses au Canada. En effet, nous avons entre autres mis en place des exigences plus rigoureuses en matière d'étiquetage des marchandises expédiées et nous avons exigé que les wagons-citernes qui ne sont pas conformes à nos normes de sécurité les plus récentes soient modernisés ou retirés progressivement du service de transport des marchandises dangereuses. Nous avons aussi enjoint les transporteurs ferroviaires de disposer d'un plan d'intervention d'urgence, même si un seul des wagons-citernes utilisés sert au transport de liquides inflammables désignés. Ainsi, en cas d'incidents mettant en cause des marchandises dangereuses, les premiers intervenants seront en mesure de réagir. Ces décisions amélioreront la sécurité dans l'industrie ferroviaire et dans les collectivités touchées par le transport ferroviaire.



Nos actions visant à assurer la sécurité et la sûreté du réseau de transport canadien reposent sur les trois principes fondamentaux suivants : prévention; préparation et intervention; ainsi que responsabilité et indemnisation. Nous voulons, par exemple, prendre toutes les précautions nécessaires pour qu'il n'y ait pas de déversements d'hydrocarbures, être en mesure d'intervenir rapidement s'il devait y en avoir et disposer de règles adéquates afin que les pollueurs assument les coûts liés à de tels incidents.

Ces principes sont au cœur du système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes du Canada, lequel est en cours d'élaboration pour accroître la sécurité des navires et protéger les milieux marins étant donné la croissance de la demande internationale pour les ressources naturelles du Canada. Nous nous attendons à ce que cette demande entraîne une hausse du trafic maritime au Canada. Dans le cadre de cette initiative, Transports Canada a augmenté le nombre d'heures de vol effectuées au titre du Programme national de surveillance aérienne, afin de détecter la pollution par les navires dans les eaux canadiennes. Le Ministère est également responsable d'inspecter tous les navires étrangers dès leur première visite au Canada. De plus, nous avons proposé des modifications à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* pour accroître la sécurité dans les eaux canadiennes, la surveillance de l'industrie par le gouvernement et nos pouvoirs à l'égard de l'application de la loi.

En plus de renforcer la surveillance de la sécurité, nous continuons à veiller à ce que notre réseau de transport soit efficace, efficient et fiable. En juillet 2013, Transports Canada a appuyé l'adoption de la *Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises*. Cette nouvelle disposition encourage les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs à négocier des ententes de services, afin de rendre le réseau ferroviaire plus efficace et le Canada plus concurrentiel dans les échanges commerciaux mondiaux.

Nous sommes allés de l'avant avec d'importants projets d'infrastructure qui cadrent avec l'orientation du gouvernement du Canada en matière de croissance économique, notamment le Passage international de la rivière Détroit. La réalisation de ces projets se fait en tenant compte des grands objectifs du gouvernement en matière de gestion responsable des ressources. Cette forme de gestion allège le processus d'examen des projets d'envergure, tout en améliorant la protection de l'environnement et en favorisant davantage la consultation des peuples autochtones canadiens.

Transports Canada continuera de servir la population canadienne en veillant à ce que le réseau de transport du Canada soit sécuritaire, sûr, efficace et respectueux de l'environnement ainsi qu'en renforçant l'avenir de notre pays.

L'honorable Lisa Raitt, C.P., députée

Ministre des Transports

Section I : Vue d'ensemble des dépenses de l'organisation

Profil de l'organisation

Ministre de tutelle : Lisa Raitt, Ministre des Transports

Premier dirigeant : Louis Lévesque, sous-ministre

Portefeuille ministériel : Transports Canada

Transports Canada fait partie du [portefeuille de Transports Canada](#), qui comprend Transports Canada, des organismes à régie partagée (p. ex. la [Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent](#)), des sociétés d'État (p. ex. l'[Administration de pilotage des Grands Lacs](#) et la [Société canadienne des postes](#)) ainsi que des tribunaux et des organismes administratifs (p. ex. le [Tribunal d'appel des transports du Canada](#)). Le regroupement de ces organisations en un seul portefeuille permet une prise de décision intégrée en ce qui concerne les questions de transport.

Instruments habilitants : *Loi sur le ministère des Transports*ⁱ (L.R.C. (1985), ch. T-18)

Transports Canada administre plus de 50 lois [liées au secteur des transports](#)ⁱⁱ. Il participe aussi à l'administration d'un grand nombre d'autres lois. L'accès au texte complet des lois et des règlements est fourni par le ministère de la Justice du Canada, qui a la responsabilité de tenir à jour les *Lois codifiées du Canada*ⁱⁱⁱ.

Année d'incorporation ou de création : 1936

Contexte organisationnel

Raison d'être

Le mouvement des personnes et des marchandises est la pierre angulaire de notre monde moderne et interconnecté. Les Canadiens s'attendent à pouvoir voyager et à expédier des marchandises localement, dans le pays ou ailleurs dans le monde d'une manière efficace, respectueuse de l'environnement, sûre et sécuritaire. Le réseau de transport du Canada répond aux défis que présentent la topographie et la géographie, relie les collectivités et réduit les effets de la distance qui sépare les personnes. Ces rôles vitaux témoignent de la relation interdépendante des transports avec tous les secteurs de l'économie et de la société.

NOTRE VISION
Un réseau de transport au Canada qui est reconnu mondialement comme étant sûr et sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement.

La vision du Ministère d'un réseau de transport durable intègre des objectifs d'ordre sociaux, économiques et environnementaux. Les trois grands principes de notre vision accordent une attention toute particulière aux points suivants :

- un niveau de sécurité et de sûreté le plus élevé possible pour protéger la vie et les biens grâce à des normes de rendement et à la réglementation;
- l'efficacité dans le transport des personnes et des biens pour favoriser la prospérité économique et une qualité de vie durable en fonction de la concurrence et de l'utilisation ciblée de la réglementation et du financement public;
- le respect de l'environnement pour l'héritage des générations futures de Canadiens en se fondant sur les processus de planification et d'évaluation environnementale dans le cadre des décisions en matière de transport et de l'utilisation sélective de la réglementation et du financement public.

Responsabilités

[Transports Canada](#)^{iv} est responsable des politiques et des programmes en matière de transport du gouvernement du Canada. Le Ministère élabore des cadres législatifs et réglementaires et il assure la surveillance du transport au moyen d'activités liées aux lois, à la réglementation, à la surveillance et à l'application de la loi. Bien qu'il n'assume pas la responsabilité directe de tous les aspects ou modes de transport, le Ministère joue un rôle de premier plan afin de veiller à ce que toutes les parties du réseau de transport, à l'échelle du Canada, fonctionnent conjointement de manière efficace.

Transports Canada exerce l'entière responsabilité à l'égard de questions comme la sécurité et la sûreté aérienne, alors que pour d'autres questions, la responsabilité est partagée avec d'autres ministères, les gouvernements provinciaux et territoriaux et les administrations municipales. Nous travaillons aussi avec des partenaires commerciaux et au sein d'organisations internationales de manière à comprendre et à harmoniser les cadres stratégiques et administratifs afin de protéger les Canadiens qui utilisent le réseau de transport mondial, tout en favorisant son efficacité.

Pour les domaines où Transports Canada n'exerce pas de responsabilité directe, par exemple la construction et l'entretien des réseaux routiers, nous avons recours au financement et à des partenariats stratégiques pour promouvoir le mouvement sécuritaire, efficace et respectueux de

l'environnement des personnes et des marchandises dans tout le pays. Ainsi, nous jouons un rôle de premier plan afin de veiller à ce que toutes les parties du réseau de transport à l'échelle du Canada et dans le reste du monde fonctionnent conjointement de manière efficace et efficiente.

Résultats stratégiques et architecture d'alignement des programmes (AAP)

Comme l'illustre le tableau 1, l'AAP 2013–2014 de Transports Canada comprend 16 programmes qui contribuent à l'atteinte des trois résultats stratégiques ministériels suivants :

1. un réseau de transport efficient;
2. un réseau de transport respectueux de l'environnement;
3. un réseau de transport sécuritaire et sûr.

Le 17^e programme, Services internes, appuie les trois résultats stratégiques.

Afin de mieux s'harmoniser avec les [résultats du gouvernement du Canada](#)^v, le Ministère a modifié son AAP afin de combiner les anciens résultats stratégiques d'un réseau de transport sécuritaire et d'un réseau de transport sûr dans un seul programme à partir de 2013–2014. Nous avons aussi apporté d'autres alignements d'activité mineurs au niveau du programme et du sous-programme.

Architecture d'alignement des programmes (AAP) 2013–2014 de Transports Canada

1 Un réseau de transport efficient		2 Un réseau de transport respectueux de l'environnement	3 Un réseau de transport sécuritaire et sûr	
1.1 Cadres qui appuient le marché des transports	1.3 Infrastructures de transport	2.1 Air pur – Transport	3.1 Sécurité aérienne	3.5 Transport des marchandises dangereuses
1.1.1 Cadre qui appuie le marché du transport aérien	1.3.2 Infrastructure de transport maritime	2.1.1 Cadre réglementaire sur la qualité de l'air et surveillance	3.1.1 Cadre réglementaire de la sécurité aérienne	3.5.1 Cadre réglementaire pour le transport des marchandises dangereuses
1.1.2 Cadre qui appuie le marché du transport maritime	1.3.2.1 Gérance des administrations portuaires canadiennes	2.1.2 Air pur – Programmes	3.1.2 Surveillance de la sécurité aérienne	3.5.2 Surveillance du transport des marchandises dangereuses
1.1.3 Cadre qui appuie le marché du transport terrestre	1.3.2.2 Gérance de la voie maritime et soutien	2.2 Eau propre – Transport	3.1.2.1 Service à l'industrie aéronautique	3.5.3 Intervention d'urgence – Transport des marchandises dangereuses
1.1.4 Commerce et cadres internationaux	1.3.2.3 Gérance des services de traversiers et soutien	2.2.1 Cadre réglementaire du programme Eau propre	3.1.2.2 Surveillance du réseau aérien	3.6 Sûreté aérienne
	1.3.2.4 Exploitation des ports	2.2.2 Programme de surveillance réglementaire pour l'assainissement de l'eau	3.1.3 Aide aux immobilisations aéroportuaires	
1.2 Portes d'entrée et corridors	1.3.3 Infrastructure de transport terrestre et intermodale	2.3 Gérance de l'environnement – Transport	3.1.4 Services des aéronefs	3.6.1 Cadre réglementaire de la sûreté aérienne
			3.2 Sécurité maritime	
	1.2.1 Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique		1.3.3.1 Gérance du transport ferroviaire voyageur et soutien	3.2.1 Cadre réglementaire de la sécurité maritime
1.2.2 Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers	1.3.3.2 Gérance des ponts fédéraux frontaliers	3.2.2 Surveillance de la sécurité maritime		
1.3 Infrastructures de transport	1.3.3.3 Soutien aux infrastructures routières et à d'autres modes de transport	3.3 Sécurité ferroviaire	3.2.3 Protection des eaux navigables	3.7 Sûreté maritime
			3.4 Sécurité ferroviaire	
1.3.1 Infrastructure de transport aérien	1.4 Analyse et innovation dans le secteur des transports	3.3.1 Cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire	3.7.2 Surveillance de la sûreté maritime	3.8 Sûreté du transport terrestre et intermodal
1.3.1.1 Gérance des administrations aéroportuaires	1.4.1 Analyse et recherche socio-économiques	3.3.2 Surveillance de la sécurité ferroviaire	3.7.3 Centres d'opérations de sécurité maritime	
1.3.1.2 Exploitation des aéroports	1.4.2 Innovation, recherche, développement et technologie dans le secteur des transports	3.4 Sécurité des véhicules automobiles	3.9.1 Stratégies et services intégrés multimodales	3.9 Sécurité et sûreté multimodale
1.3.1.3 Soutien aux petits aérodromes	1.4.3 Cadre et gérance des données sur le transport	3.4.1 Cadre réglementaire de la sécurité des véhicules automobiles		
		3.4.2 Surveillance de la sécurité des véhicules automobiles		
		3.4.3 Sécurité des transporteurs routiers	3.9.2 Préparatifs d'urgence et centres d'intervention	3.9.3 Formation technique intégrée
4.1 Services internes (soutien aux résultats stratégiques)	4.1.1 Soutien à la gouvernance et à la gestion	4.1.2 Services de gestion des ressources	4.1.3 Services de gestion des biens	

LÉGENDE	Résultats stratégiques	Programme	Sous-programme ou Sous-sous-programme
----------------	-------------------------------	------------------	---------------------------------------

Priorités organisationnelles

Transports Canada a défini cinq priorités pour 2013–2014. Celles-ci cadrent avec les priorités du gouvernement du Canada, elles appuient l'atteinte des résultats stratégiques du Ministère et elles aident ce dernier à gérer les risques. Les réalisations par rapport à ces priorités ministérielles sont décrites dans les tableaux ci-dessous.

Priorité	Type ¹	Résultats stratégiques et programmes
Préciser et renforcer la fonction de surveillance de la sécurité et de la sûreté de Transports Canada	En cours	RS3 Un réseau de transport sécuritaire et sûr (tous les programmes)
Sommaire des progrès		
<ul style="list-style-type: none"> • Transports Canada a répondu aux premiers avis du Bureau de la sécurité des transports à la suite de l'accident de Lac-Mégantic, et il a immédiatement pris des mesures en établissant que les équipes à bord des locomotives de trains transportant des marchandises dangereuses doivent compter au moins deux personnes ainsi qu'en imposant des règles plus strictes afin d'immobiliser les trains laissés sans surveillance. De plus, Transports Canada a élaboré et adopté des modifications réglementaires établissant de nouvelles normes de sécurité pour les wagons-citernes DOT-111 qui transportent des marchandises dangereuses, tout en exigeant que les plus anciens wagons citernes de ce type qui ne répondent pas aux nouvelles normes soient éliminés progressivement d'ici le 1^{er} mai 2017. Le Ministère a également pris des mesures afin d'améliorer les inspections, la documentation et le suivi de la sécurité ferroviaire et du transport des marchandises dangereuses. • Poursuite de la mise en œuvre des rapports trimestriels sur le rendement normalisés pour les plans d'inspection fondés sur les risques par les programmes de Sécurité et de Sûreté. La normalisation appuie le renforcement continu des méthodes de planification axées sur les risques, les horaires d'inspection optimisés et l'uniformité des rapports sur le rendement se concentrant sur les activités de transport présentant le plus de risque; • Avancement de la modernisation des cadres de réglementation et de surveillance de la Sécurité maritime au moyen de l'élaboration du nouveau cadre stratégique national de diversification des modes de prestation de services et du cadre stratégique de la navigation dans l'Arctique; • Amélioration du régime de formation des inspecteurs et des experts techniques afin de s'assurer qu'ils ont toujours les connaissances et les compétences nécessaires au moyen de la mise à jour des outils et des manuels de formation destinés aux inspecteurs et aux agents par la mise en place d'une direction responsable de la formation technique multimodale intégrée. La centralisation de la formation permettra de rassembler la formation multimodale de base et spécialisés et la formation modale particulière; • En 2013, le Code de valeurs et d'éthique a été distribué à grande échelle par l'entremise d'un communiqué afin de sensibiliser tous les employés et les gestionnaires à propos du Code. Cent pour cent des employés actifs ont été informés au sujet du nouveau <i>Code de</i> 		

¹Le mot « type » est défini de la façon suivante : priorité déjà établie – établie au cours du premier ou du deuxième exercice précédant l'exercice visé par le rapport; priorité permanente – établie au moins trois exercices avant l'exercice visé par le rapport; nouvelle priorité – établie au cours de l'exercice visé par le RPP ou le RMR.

valeurs et d'éthique du secteur public et du nouveau Code de valeurs et d'éthique de Transports Canada;

- La majorité des mesures de suivi du plan d'action du programme de Sécurité aérienne de l'Aviation civile ont été prises, avec 97 % des engagements terminés en date du 31 mars 2014.

Travaux en cours

- Planification de l'achèvement des engagements restants du plan d'action du programme de Sécurité aérienne de l'Aviation civile d'ici juin 2014;
- Poursuite de l'examen et de la mise à jour des documents d'orientation, des outils et de la formation technique électronique intégrée;
- Transports Canada renforce ses pratiques de planification des ressources humaines et il prend des mesures concrètes pour renforcer davantage sa capacité de surveillance, y compris en augmentant le nombre d'inspecteurs;
- L'accident survenu à Lac-Mégantic, au Québec, en juillet 2013, met en évidence la complexité de la surveillance que doit toujours exercer Transports Canada à l'égard de la sécurité ferroviaire et du transport des marchandises dangereuses. Le Ministère travaille en collaboration avec d'autres ordres de gouvernement, avec l'industrie et avec les premiers intervenants afin d'améliorer l'échange des renseignements, la classification des marchandises dangereuses, les contenants appropriés et l'intervention en cas d'urgence et afin d'imposer des exigences de sécurité opérationnelle plus sévères aux compagnies de chemins de fer.

Priorité	Type	Résultats stratégiques et programmes
S'assurer que l'infrastructure essentielle est sécuritaire, efficace et respectueuse de l'environnement	En cours	RS1 Un réseau de transport efficient (programmes 1.2 et 1.3) RS3 Un réseau de transport sécuritaire et sûr (programmes 3.6 et 3.8)

Sommaire des progrès

- Avancement des travaux du passage international de la rivière Détroit :
 - Préparation de la transition des activités à l'Autorité du Pont Windsor-Detroit;
 - Élaboration de l'analyse de rentabilisation du partenariat public-privé dans le cadre du projet;
 - Réalisation du travail technique, y compris ce qui suit : les recherches de titre aux États-Unis pour plus de 1 000 propriétés s'y trouvant, le travail géotechnique aux États-Unis et au Canada, le déplacement des espèces en péril (y compris la surveillance et le maintien);
 - Exécution du travail préparatoire sur les lieux de l'esplanade canadienne.
- Achèvement de l'évaluation environnementale concernant le pont traversant le fleuve Saint-Laurent pour remplacer le pont Champlain à Montréal (août 2013);
- En mai 2013, le Canada et les États-Unis ont annoncé le premier Plan d'investissement dans l'infrastructure frontalière conjoint.^{vi} L'élaboration et le lancement de cette initiative respectent un engagement pris dans le cadre du Plan d'action Par-delà la frontière de 2011 du Canada et des États-Unis. Le Plan est un mécanisme interorganismes et binational élaboré afin d'établir une compréhension mutuelle des investissements d'infrastructure

frontalière récents, en cours et potentiels en mettant l'accent sur les principaux postes frontaliers. Il trace également les grandes lignes de l'approche que le Canada et les États-Unis prendront pour coordonner les plans des mises à niveau de l'infrastructure physique dans les postes frontaliers de petite taille ou éloignés;

- Achèvement de la phase d'essai de la voie de contrôle harmonisée pour les voyageurs dignes de confiance pour les passages frontaliers Canada-États-Unis. Les commentaires des clients étaient positifs, mais d'autres mises au point sont requises pour améliorer l'efficacité de la voie harmonisée et obtenir les données de temps d'attente.

Travaux en cours

- Poursuite de la préparation du site au Canada et aux États-Unis et des activités de transition vers l'Autorité du Pont Windsor-Detroit;
- La construction du pont-jetée temporaire de l'Île des Sœurs a commencé; toutefois, la responsabilité de la construction a été transférée à la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, et la responsabilité de la surveillance a été transférée à Infrastructure Canada en février 2014;
- Préparation de la deuxième édition du Plan d'investissement dans l'infrastructure frontalière binational. Cette initiative sera mise à jour et diffusée annuellement;
- Les travaux sont en cours en vue de signer un accord de contribution afin de mettre en œuvre la technologie de mesure du temps d'attente aux frontières au pont Rainbow dans la région de Buffalo-Niagara;
- Le concept de la voie de contrôle harmonisée des voyageurs dignes de confiance avec les États-Unis sera mis à l'essai à nouveau à la suite de rajustements opérationnels.

Priorité	Type	Résultats stratégiques et programmes
Veiller à ce que les politiques, les programmes et les activités de Transports Canada répondent aux besoins du réseau de transport à long terme au moyen du renouvellement des politiques	En cours	RS1 Un réseau de transport efficient (tous les programmes visés par le RS1) RS2 Un réseau de transport respectueux de l'environnement (tous les programmes visés par le RS2)
Sommaire des progrès		
<ul style="list-style-type: none"> • La <i>Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises</i>^{vii}, qui donne le droit aux expéditeurs de demander un accord sur les niveaux de service et un processus d'arbitrage pour établir les termes de service, a reçu la sanction royale le 26 juin 2013; • Élaboration et présentation d'une Base de données des décrets^{viii} et de la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain^{ix} pour éliminer un arriéré dans les expéditions de grains de l'Ouest; • Mobilisation des expéditeurs et des compagnies de chemin de fer en vue de renforcer la responsabilité et le régime de compensation pour le secteur ferroviaire; • Mobilisation des intervenants de l'industrie et des représentants du gouvernement fédéral pertinents afin de répondre aux occasions à court terme et de faire progresser le dialogue à long terme sur les questions de compétitivité : <ul style="list-style-type: none"> • Mise en œuvre des stratégies sur l'avenir des aéroports et des ports appartenant à Transports Canada, y compris les discussions sur la stratégie de gestion des actifs des 		

<p>aéroports locaux régionaux;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réalisation de recherches supplémentaires, organisation de tables rondes avec l'industrie et collaboration avec d'autres ministères du gouvernement à l'appui de l'examen des services aériens. • Adoption d'une approche ciblée dans la mise en œuvre d'initiatives se rattachant à la stratégie d'innovation, y compris : <ul style="list-style-type: none"> • Partage et avancement de la recherche sur le déploiement de technologies innovatrices en matière de transport et des pratiques exemplaires grâce à la coopération entre le Canada et la Chine et le Canada et l'Inde ainsi que d'autres technologies de pointe; • Soutien du déploiement ciblé des technologies et des systèmes afin d'améliorer la gestion de la circulation des camions dans les principaux ports de conteneurs du Canada dans le but d'aborder les objectifs ayant trait à l'efficacité et à l'environnement; • Réalisation de recherches sur les technologies et les pratiques exemplaires afin de relever les défis sur le plan des infrastructures et du fonctionnement auxquels font face les réseaux de transport du Nord. <p>Travaux en cours</p> <ul style="list-style-type: none"> • Élaboration du processus, de la stratégie et du budget en vue de l'examen législatif de la <i>Loi sur les transports au Canada</i>, y compris l'ébauche du mandat, qui s'harmonise avec les objectifs stratégiques à long terme de Transports Canada. Le 26 mars 2014, la ministre des Transports a annoncé que l'examen législatif de la <i>Loi</i> sera effectué un an plus tôt.

Priorité	Type	Résultats stratégiques et programmes
Élaborer et mettre en œuvre des initiatives pour contribuer au programme de développement responsable des ressources du gouvernement	Nouvelle	RS2 Un réseau de transport respectueux de l'environnement (tous les programmes visés par les RS) RS3 Un réseau de transport sécuritaire et sûr (programmes 3.2 et 3.9)

Sommaire des progrès
<ul style="list-style-type: none"> • Poursuite des travaux visant à déterminer les mesures futures afin d'appuyer le développement responsable des ressources qui renforcera la sécurité des navires citernes, le régime national de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures, le transport maritime sécuritaire et respectueux de l'environnement, le système de commandement en cas d'incident, la réalisation de recherches scientifiques ainsi que l'installation d'aides à la navigation nouvelles et modifiées, par exemple le processus d'examen technique des terminaux maritimes et des sites de transbordement (TERMPOL) (une initiative du gouvernement fédéral visant à évaluer la sécurité et les risques liés aux mouvements de pétroliers et de navires transporteurs de gaz liquéfié à destination, en provenance et à proximité des terminaux maritimes du Canada); • Poursuite de l'augmentation de la fréquence des vols de surveillance de la pollution, qui agissent comme moyen de dissuasion en décourageant les déversements illégaux de matières polluantes en mer. Le programme national de surveillance aérienne a aussi aidé à sauver des vies en permettant de répondre à divers appels de recherche et sauvetage des centres de coordination régionaux; • Participation à l'approche « pangouvernementale » en ce qui concerne l'évaluation environnementale et l'examen réglementaire des grands projets de ressource, y compris la collaboration étroite avec d'autres ministères du gouvernement afin de garantir une approche

coordonnée et efficace à l'égard de l'application des processus du Bureau de gestion des grands projets (BGGP) et du Bureau de gestion des projets nordiques (BGPN). Parmi les 14 projets terminés du BGGP, 11 ont fait intervenir le Ministère en tant qu'autorité fédérale ou ministère à vocation réglementaire. Cinq projets du BGPN ont obtenu une approbation d'évaluation environnementale et sont maintenant passés à l'étape de réglementation ou à l'étape de construction. Transports Canada participe aux 33 projets actifs (sauf deux) du BGPN;

- Établissement et mise en application du cadre de mise en œuvre des responsabilités de l'article 67 en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)*^x sur les territoires domaniaux. Participer à 196 examens environnementaux des territoires domaniaux.

Travaux en cours

- Transports Canada met actuellement en œuvre les recommandations de l'examen du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes au sujet du régime de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures par des navires au sud du 60^e parallèle;
- Le Comité a récemment effectué un examen du régime de préparation et d'intervention en cas de déversements par des navires de matières dangereuses et nocives dans les eaux canadiennes et en cas de déversements d'hydrocarbures par des navires dans l'Arctique. Le Comité doit présenter son rapport définitif au ministre au début de l'automne 2014.

Priorité	Type	Résultats stratégiques et programmes
Mettre en œuvre les efficiences annoncées dans le Plan d'action économique de 2012	Nouvelle	Tous les RS et tous les programmes
Sommaire des progrès		
<p>Transports Canada a réalisé des mesures d'économie comme prévu, au moyen de mesures d'efficacité et de réductions de programme qui harmonisent les ressources avec son mandat de base, et en transformant la façon dont il travaille à l'interne. Voici quelques exemples:</p> <p>Rationalisation des services administratifs, comme ce qui suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réalisation d'économies par des gains en efficacité, notamment dans la correspondance ministérielle et la publication sur le Web, et par une meilleure harmonisation du travail avec les priorités ministérielles; • Réduction des frais administratifs généraux, par exemple dans les activités de gestion de programme, comme l'intégration des programmes de Sécurité maritime et de Sûreté maritime en regroupant leurs fonctions de gestion. <p>Changements au programme, comme ce qui suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rééquilibrage des principales fonctions de recherche de Transports Canada (recherche et développement et analyse économique) et orientation des activités de recherche et de développement sur les secteurs prioritaires stratégiques de base; • Mise en œuvre d'un nouveau programme de protection de la navigation ayant des approches simplifiées pour l'examen des grands projets économiques; la nouvelle <i>Loi sur la protection de la navigation</i> est entrée en vigueur le 1^{er} avril 2014. <p>En se concentrant sur les avantages à long terme et sur les fonctions de base qui s'harmonisent avec le mandat du Ministère et en prenant des mesures pour s'assurer que les fonctions de sécurité et de sûreté de base ne sont pas compromises, le Ministère atténue les risques liés à ces économies et il réduit au minimum les répercussions sur les employés et les Canadiens.</p>		

Analyse des risques

Les transports relient toutes les activités sociales et économiques du Canada. Ils fournissent accès au marché pour les ressources naturelles, les produits agricoles, les produits fabriqués et les services. Ils donnent accès au travail et aux activités de loisirs pour les Canadiens et les visiteurs. Les transports établissent des liens entre les collectivités dans l'ensemble du pays dans des conditions diverses et parfois extrêmes.

La vaste portée du réseau de transport du Canada peut le rendre vulnérable aux défis de taille qui pourraient avoir des effets imprévus. De plus, bien que Transports Canada joue un rôle de leadership pour s'assurer que toutes les parties du réseau de transport travaillent ensemble de façon efficace, le Ministère n'est pas responsable de tous les aspects ou modes de transport. Ainsi, la structure complexe d'un réseau de transport national, qui comprend l'interaction entre de multiples administrations et les intervenants du secteur privé et les utilisateurs, oblige Transports Canada à gérer le risque de la façon la plus efficace possible.

Parmi ses forces actuelles, Transports Canada a un effectif bien avisé, qualifié et expérimenté ainsi qu'un vaste réseau de collaboration et de partenariats. Cependant, les occasions de réduire les risques existent. À titre d'exemple, il est possible de mieux harmoniser les pratiques et les mécanismes de sécurité et de sûreté parmi les modes et les organisations afin de contribuer au secteur de possibilité de l'efficacité de la surveillance de la sécurité et de la sûreté.

Il est essentiel de favoriser la collaboration au moyen d'outils et de partenariats améliorés au sein de Transports Canada ainsi qu'avec les autres ministères, le secteur privé, les provinces et les territoires, le milieu universitaire et les partenaires internationaux. Les technologies Web et mobiles peuvent aider à augmenter l'efficacité et la flexibilité, à améliorer la mobilisation et le transfert des connaissances ainsi qu'à transmettre des renseignements et des services exacts et opportuns. Les menaces à la sûreté, qui touchent tous les modes du réseau de transport, nécessitent une vigilance continue, tandis que les gouvernements et l'industrie doivent s'adapter rapidement à l'évolution du milieu ainsi qu'aux incidents afin de maintenir la confiance du public en ce qui a trait aux transports.

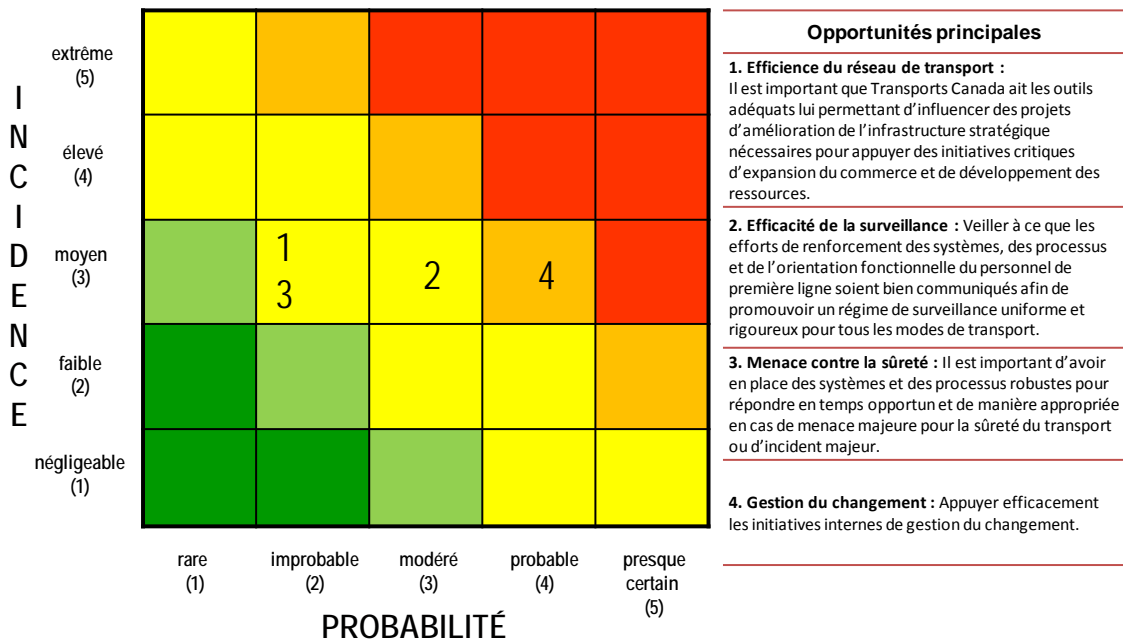
Principaux secteurs de risque et réponses au risque

Transports Canada a une Politique sur la gestion intégrée des risques qui comprend une structure de gouvernance et fait la promotion de l'utilisation de pratiques de gestion du risque pour répondre aux risques et aux incertitudes connus.

Dans le cadre de son processus de planification et d'établissement de rapports intégrés, le Ministère détermine les risques à tous les niveaux de l'organisation, ce qui permet de prendre des décisions mieux éclairées. Le Profil de risque ministériel concentre l'attention et les actions de la direction sur ce qui pourrait avoir une plus grande incidence sur la réalisation de notre mandat. Le Profil de risque ministériel est modifié au besoin pour tenir compte des changements dans les conditions de fonctionnement à mesure qu'ils surviennent. Le tableau 2 représente le Profil de risque ministériel qui était en place au moment de la rédaction du RPP de 2013–2014.

On a évalué la probabilité qu'un événement à risque se produise, malgré les mesures d'atténuation, et l'incidence possible sur la capacité du Ministère de remplir son mandat.

Tableau 2 : Profil de risque ministériel de Transports Canada, approuvé en octobre 2012



Nous présentons les progrès du Ministère par rapport aux éléments clés de la stratégie de réponse au risque qui était en place au début de l'exercice 2013–2014 dans le tableau suivant :

Secteur de possibilité	Stratégie de réponse au risque – tel qu'il est indiqué dans le Rapport sur les plans et les priorités	Lien à l'AAP
(R1) Efficacité de la surveillance de Sécurité et Sûreté	<p>Transports Canada doit fournir une surveillance efficace du réseau de transport national. Ce secteur de possibilité met l'accent sur les besoins des employés de première ligne afin de s'assurer qu'ils sont équipés et qu'ils ont la résilience pour répondre de façon appropriée.</p> <p>Réponses clés :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La poursuite de l'amélioration d'une application uniforme des régimes d'inspection et d'application de la loi axés sur le risque nationaux et modaux; • La révision continue et l'élaboration de documents de formation et d'orientation dans tous les modes pour incorporer les pratiques exemplaires; • L'élaboration et la mise en œuvre d'un programme de renforcement de la capacité réglementaire pour les employés contribuant au processus réglementaire. <p>Les huit réponses au risque étaient sur la bonne voie.</p>	R3 – Un réseau de transport sécuritaire et sûr

Secteur de possibilité	Stratégie de réponse au risque – tel qu’il est indiqué dans le Rapport sur les plans et les priorités	Lien à l’AAP
(R2) Gestion du changement	<p>La poursuite de la transformation, qu’elle soit liée aux mesures de réduction des coûts, aux initiatives pangouvernementales ou à la mise en œuvre des recommandations du Parlement ou du Bureau de la sécurité, peut changer grandement la façon dont les résultats planifiés sont atteints. Six réponses étaient prévues en ce qui concerne la gestion du changement, parmi lesquelles trois ont été terminées. Voici deux d’entre elles:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les plans de gestion du changement des initiatives clés, comme le Plan d’action de réduction du déficit, ont été élaborés, y compris le soutien aux employés touchés. • Un processus d’escalade a été mis en place pour porter les questions émergentes et en suspens sur la gestion des changements à l’attention du Comité exécutif de gestion de Transports Canada aux fins de discussion et de résolution. <p>Les trois autres réponses sont sur la bonne voie, et les risques liés à ce secteur de possibilités ont diminué. Par conséquent, le Comité exécutif de gestion de Transports Canada a retiré ce risque du Profil de risque ministériel en octobre 2013.</p>	Les trois résultats stratégiques et les Services internes
(R3) Efficience et fiabilité du réseau de transport	<p>Les Canadiens comptent sur le réseau de transport pour permettre de déplacer les gens et les marchandises sur de grandes distances et vers les marchés mondiaux par les voies aérienne, maritime et terrestre. Le réseau de transport doit donc être efficace et fiable. Réponses clés :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le cadre de politique stratégique a été terminé pour guider l’élaboration de politiques et de programmes – il définit aussi les éléments du réseau de transport national qui sont essentiels à l’activité économique actuelle et future; • Des progrès ont continué d’être accomplis en ce qui concerne les nouveaux ponts de Detroit-Windsor et du Saint-Laurent à Montréal; • Une stratégie a été élaborée pour continuer de transférer les ports appartenant à Transports Canada aux collectivités locales, qui peuvent mieux répondre aux besoins locaux. <p>Parmi les six réponses aux risques planifiées, toutes étaient sur la bonne voie à la fin de l’exercice et une a été terminée.</p>	RS1 – Un réseau de transport efficace RS2 – Un réseau de transport respectueux de l’environnement
(R4) Menace contre la sûreté	<p>La confiance de la communauté internationale et du public à propos de la sûreté de l’infrastructure du Canada demeure essentielle. La réussite des interventions de Transports Canada en cas d’incidents de sûreté continue de dépendre de nombreux participants qui jouent des rôles importants ayant une incidence sur le mandat du Ministère.</p>	R3 – Un réseau de transport sécuritaire et sûr.

Secteur de possibilité	Stratégie de réponse au risque – tel qu’il est indiqué dans le Rapport sur les plans et les priorités	Lien à l’AAP
	<p>Réponses clés :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les voies de communication et la collaboration avec les partenaires externes ont été améliorées. Puisque ces deux activités sont permanentes et gérées au niveau du programme, nous avons fermé les réponses au risque au niveau ministériel; • La participation aux exercices de sûreté s’est poursuivie, et une amélioration continue a été recommandée en même temps que les menaces évoluent; • Le travail sur le Plan d’action Par-delà la frontière a continué (par exemple, la Stratégie intégrée de sécurité du fret) et il a été prolongé jusqu’en 2015. <p>Parmi les neuf réponses aux risques prévues, toutes étaient sur la bonne voie et deux d’entre elles ont été terminées.</p>	

Au moyen d’une analyse environnementale, qui tenait compte de l’état et de la réussite des mesures d’atténuation des risques ainsi que des consultations à l’échelle ministérielle, Transports Canada a mis à jour son Profil de risque ministériel en octobre 2013 et confirmé quatre secteurs de possibilité clés. Trois des quatre secteurs sont très semblables aux secteurs de risques ministériels définis au début de l’exercice 2013–2014 et ils sont décrits dans la section sur l’analyse des risques du RPP de 2013–2014 de Transports Canada.

Cependant, étant donné que Transports Canada a réussi en grande partie à composer avec les risques et les possibilités en matière de gestion du changement, ce dernier a été retiré du Profil de risque ministériel. La gestion des personnes a été ajoutée en tant que nouveau secteur de possibilité pour veiller à ce que Transports Canada dispose de l’effectif nécessaire à l’avenir. Les stratégies d’atténuation des quatre secteurs ont été améliorées pour mettre l’accent sur les facteurs de risque précis et les préoccupations de la de gestion.

Le tableau ci-dessous rend compte des progrès dans la stratégie d'intervention relative au risque en ce qui concerne le nouveau secteur de possibilité nommé Gestion des personnes, qui a été ajouté en octobre 2013 :

Secteur de possibilité	Stratégie de réponse au risque – <i>tel qu'il a été mis à jour dans le Profil de risque ministériel de 2013–2014</i>	Lien à l'AAP
(R2) Gestion des personnes	<p>La gestion des personnes a été ajoutée en tant que nouveau secteur de possibilité pour veiller à ce que Transports Canada dispose de l'effectif nécessaire à l'avenir. Il est essentiel d'attirer et de maintenir en poste les employés ayant les bonnes compétences afin de permettre à Transports Canada à l'avenir de mettre en œuvre ses programmes clés et de fournir des services, dont la qualité et le niveau sont appropriés à l'échelle de tous les résultats stratégiques. Les stratégies d'atténuation mettent l'accent sur l'attraction et le maintien en poste des employés et sur les compétences de ces derniers pour réaliser les initiatives transformatrices. Huit des réponses au nouveau secteur de possibilité sur la gestion des personnes sont en grande partie sur la bonne voie, y compris les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'exercice de gestion des talents annuel pour les cadres supérieurs; • La prestation de programmes d'apprentissage et de perfectionnement approuvés, y compris une nouvelle initiative de perfectionnement du leadership de Transports Canada. 	Les trois résultats stratégiques et les Services internes

Dépenses réelles

Le tableau suivant offre un résumé des ressources financières budgétaires totales de Transports Canada pour l'exercice 2013–2014. Pour obtenir plus de détails sur les [ressources financières](#), y compris les ajustements, veuillez consulter le site Web de Transports Canada.

Ressources financières budgétaires (dollars)

Budget principal des dépenses 2013–2014	Dépenses prévues 2013–2014	Autorisations totales pouvant être utilisées 2013–2014	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2013–2014	Écart (prévues moins réelles)
1 512 018 362	1 523 370 960	1 618 601 852	1 340 632 835	182 738 125

L'écart entre les dépenses prévues et réelles est principalement attribuable aux retards d'approbation et de prestation des projets d'infrastructure dans le cadre du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers et de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique ainsi qu'aux retards dans l'acquisition des propriétés, aux changements d'horaire en raison du déplacement complexe des services publics² et aux activités de diligence raisonnable au Michigan se rapportant au passage international de la rivière Detroit. Cet excédent a été partiellement compensé par l'augmentation du paiement législatif à la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent conformément à l'accord en vertu de la *Loi maritime du Canada*^{xi} et par l'augmentation des dépenses liées à la mise en œuvre de la première phase (parties un et deux) d'une stratégie visant à mettre sur pied un système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes et un régime de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures.

Le tableau suivant offre un résumé des ressources humaines totales (équivalents temps plein [ETP]) pour Transports Canada pour l'exercice 2013–2014.

Ressources humaines

Prévues 2013–2014	Réelles 2013–2014	Écart (prévues moins réelles) 2013–2014
5 276	4 701	575

Les hypothèses et les prévisions en matière de planification changent entre le moment où elles sont élaborées et le moment où l'utilisation réelle des ressources est présentée dans le *Rapport ministériel sur le rendement*. La différence entre le chiffre initial, qui a été préparé à la fin de 2012, et l'utilisation réelle s'explique à l'aide des facteurs suivants : un taux d'attrition des employés plus élevé que d'habitude, soit 9 %, au cours de l'exercice précédent, conjugué aux départs d'employés plus tôt que prévu parmi les employés touchés par les mesures du plan d'action de réduction des coûts du Budget, qui ont été principalement axées, par Transports Canada, sur la simplification de l'administration des programmes; un changement

²Le terme déplacement des services publics signifie l'ajustement d'un service public requis par le projet. Par exemple, le déplacement des lignes électriques pour permettre une construction sécuritaire ou l'utilisation de la nouvelle installation.

important des priorités déclenché par des événements, y compris l'accident de Lac-Mégantic, qui a entraîné un recrutement plus faible dans de nombreux secteurs au cours de cette période; des défis permanents en ce qui concerne le recrutement de personnel expérimenté dans certaines catégories d'emplois afin de réaliser le mandat du Ministère. Transports Canada est en train d'accroître ses efforts en matière de planification et de recrutement afin de veiller à ce que les postes vacants soient pourvus rapidement. Le Ministère s'est engagé à maintenir des niveaux d'employés appropriés pour protéger le réseau de transport du Canada.

Veillez consulter la [Section II : Analyse des programmes par résultat stratégique](#) pour obtenir de plus renseignements sur les écarts entre les ETP et les ressources financières prévus et réels.

Sommaire du rendement budgétaire pour les résultats stratégiques et les programmes (dollars)

Les tableaux suivants présentent les éléments suivants :

- les dépenses prévues pour 2013–2014 et les deux prochains exercices, par programme, pour appuyer chaque résultat stratégique;
- les dépenses ministérielles réelles totales pour l'ensemble des programmes pour 2013–2014 et pour les deux exercices précédents;
- l'alignement des programmes des résultats stratégiques 1, 2 et 3 en ce qui concernent leur contribution aux résultats du gouvernement du Canada.

Les dépenses prévues comprennent les budgets de fonctionnement et d'immobilisation, le budget lié aux subventions et aux contributions, les crédits législatifs conformément au Budget principal des dépenses ainsi que 11,4 millions de dollars en dépenses prévues pour les éléments liés à la rémunération (congrés de maternité, indemnités de départ). Pour obtenir des explications sur les dépenses prévues, veuillez consulter le RPP^{xii} de 2013–2014 de Transports Canada.

Les autorisations totales (pouvant être utilisées) représentent les budgets de fin d'exercice selon les Comptes publics. Ces autorisations comprennent les crédits pour dépenses de fonctionnement, les crédits pour dépenses de capital, les crédits pour subventions et contributions, les crédits législatifs ainsi que les affectations bloquées.

Les dépenses réelles (autorisations utilisées) représentent les dépenses au cours de l'exercice complet selon les Comptes publics, ce qui comprend les dépenses liées aux crédits pour dépenses de fonctionnement, aux crédits pour dépenses de capital, aux crédits pour subventions et contributions et aux crédits législatifs.

Tel qu'il est indiqué dans le tableau, certains programmes ont dépassé les autorisations totales disponibles pour leur programme, car les excédents d'autres secteurs du Ministère ont été utilisés pour compenser leurs besoins accrus. Le Ministère n'a pas dépassé ses autorisations votées totales.

Pour obtenir plus de détails, veuillez consulter la [Section II : Analyse des programmes par résultat stratégique](#).

Rapport ministériel sur le rendement 2013–2014

Résultats stratégiques, programmes et Services internes	Résultats du gouvernement du Canada	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2011–2012	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Dépenses prévues 2013–2014	Budget principal des dépenses 2013–2014	Autorisations totales pouvant être utilisées 2013–2014	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2013–2014	Dépenses prévues 2014–2015	Dépenses prévues 2015–2016
Résultats stratégiques 1 : Un réseau de transport efficient³									
1.1 Cadres qui appuient le marché des transports	Un marché équitable et sécurisé	9 997 863	9 041 585	11 972 730	11 972 730	12 148 273	11 917 295	24 854 622	24 469 049
1.2 Portes d'entrée et corridors	Une croissance économique forte	200 212 375	395 779 632	538 237 383	538 237 383	554 761 988	336 988 453	702 272 494	464 388 875
1.3 Infrastructures de transport	Une économie axée sur l'innovation et le savoir	365 843 932	309 656 203	320 633 244	320 633 244	392 219 269	363 848 205	333 815 823	321 806 362
1.4 Analyse et innovation dans le secteur des transports	Une économie axée sur l'innovation et le savoir	10 958 255	9 471 905	15 333 651	15 333 651	12 804 034	12 885 608	-	-
Total partiel du résultat stratégique 1 ⁴		587 012 425	723 949 325	886 177 008	886 177 008	971 933 565	725 639 561	1 060 942 939	810 664 286
Résultat stratégique 2 : Un réseau de transport respectueux de l'environnement									
2.1 Air pur - Transport	Un environnement propre et sain	13 861 144	18 760 359	37 144 563	37 144 563	39 195 642	27 755 589	38 992 028	25 567 021

³Un nouveau sous-programme, 1.1.4 Cadres internationaux et échanges commerciaux, a été créé pour 2013–2014. La plupart de ces activités relevaient de Services internes au cours des dernières années. En outre, le Centre d'expertise pour les paiements de transfert a été déplacé des Services internes au sous-programme 1.3.3.3. Le programme 1.4, Innovation dans le secteur des transports, a été modifié et il s'intitule désormais Analyse et innovation dans le secteur des transports en 2013–2014. Les fonctions d'analyse économique, qui relevaient préalablement de Services internes, ont été attribuées aux nouveaux sous-programmes 1.4.

⁴Les chiffres ayant été arrondis, le total des colonnes peut ne pas être exact.

Rapport ministériel sur le rendement 2013–2014

Résultats stratégiques, programmes et Services internes	Résultats du gouvernement du Canada	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2011–2012	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Dépenses prévues 2013–2014	Budget principal des dépenses 2013–2014	Autorisations totales pouvant être utilisées 2013–2014	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2013–2014	Dépenses prévues 2014–2015	Dépenses prévues 2015–2016
2.2 Eau propre - Transport	Un environnement propre et sain	7 411 839	6 947 514	2 299 329	2 299 329	10 675 404	16 198 195	18 074 900	15 986 890
2.3 Gérance de l'environnement - Transport ⁵	Un environnement propre et sain	23 206 885	20 059 193	30 761 717	30 761 717	31 946 389	29 431 954	29 171 557	32 807 561
Total partiel du résultat stratégique 2 ⁶		44 479 868	45 767 066	70 205 609	70 205 609	81 817 435	73 385 738	86 238 485	74 361 472
Résultat stratégique 3 : Un réseau de transport sécuritaire et sûr⁷									
3.1 Sécurité aérienne	Un Canada sécuritaire et sécurisé	221 920 185	198 628 602	214 648 721	214 648 721	195 696 597	184 628 770	170 709 221	168 384 202
3.2 Sécurité maritime	Un Canada sécuritaire et sécurisé	75 594 201	56 492 575	57 756 667	57 756 667	62 799 288	59 638 305	56 003 982	54 913 444
3.3 Sécurité ferroviaire	Un Canada sécuritaire et sécurisé	32 660 771	34 213 510	33 847 086	33 847 086	33 433 901	29 250 946	34 265 437	34 227 368
3.4 Sécurité des véhicules automobiles	Un Canada sécuritaire et sécurisé	23 838 054	22 458 347	24 751 952	24 751 952	25 983 561	26 152 233	20 905 007	21 226 354
3.5 Transport des marchandises	Un Canada sécuritaire	13 961 560	12 756 370	13 159 659	13 159 659	14 771 723	14 663 095	14 727 734	14 793 190

⁵ Pour 2013–2014, le Service de consultation auprès des Autochtones, qui relevait de Services internes, a été intégré à 2.3.

⁶ Les chiffres ayant été arrondis, le total des colonnes peut ne pas être exact.

⁷ Le RS3 – Un réseau de transport sécuritaire, a été fusionné avec le RS4 – Un réseau de transport sûr, pour l'AAP 2013–2014. Les programmes 3.6, 3.7 et 3.8 relevaient du RS4 de 2010 à 2012. À compter de 2013–2014, ces programmes feront partie du RS3.

Rapport ministériel sur le rendement 2013–2014

Résultats stratégiques, programmes et Services internes	Résultats du gouvernement du Canada	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2011–2012	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Dépenses prévues 2013–2014	Budget principal des dépenses 2013–2014	Autorisations totales pouvant être utilisées 2013–2014	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2013–2014	Dépenses prévues 2014–2015	Dépenses prévues 2015–2016
dangereuses	et sécurisé								
3.6 Sûreté aérienne	Un Canada sécuritaire et sécurisé	43 011 088	33 706 392	33 357 783	33 357 783	33 036 940	29 743 295	31 672 052	29 778 292
3.7 Sûreté maritime	Un Canada sécuritaire et sécurisé	18 026 402	14 005 041	14 897 654	14 897 654	13 833 124	12 331 970	12 788 946	12 780 880
3.8 Sûreté du transport terrestre et intermodal	Un Canada sécuritaire et sécurisé	5 618 868	3 967 849	4 807 985	4 807 985	4 733 046	4 280 788	4 739 231	4 671 670
3.9 Sécurité et sûreté multimodale ⁸	Un Canada sécuritaire et sécurisé	-	-	11 233 308	11 233 308	11 649 104	10 722 526	11 153 164	10 969 705
Total partiel du résultat stratégique 3 ⁹		434 631 129	376 228 686	408 460 815	408 460 815	395 937 283	371 411 928	356 964 774	351 745 105
4.1 Services internes		215 067 543	186 533 092	158 527 529	147 174 930	168 913 569	170 195 608	163 327 800	163 997 542
Total partiel des Services internes ¹⁰		215 067 543	186 533 092	158 527 529	147 174 930	168 913 569	170 195 608	163 327 800	163 997 542
Total¹¹		1 281 190 965	1 332 478 169	1 523 370 960	1 512 018 362	1 618 601 852	1 340 632 835	1 667 473 998	1 400 768 405

⁸Le programme 3.9 a été créé pour l'AAP de 2013–2014. Stratégies et intégration sûres et sécuritaires, qui relevait auparavant de Services internes, a été attribué au sous-programme 3.9.1. Les sous-programmes 3.9.2 et 3.9.3 ont été réalignés à partir des programmes existants dans les RS3 et RS4.

⁹ Les chiffres ayant été arrondis, le total des colonnes peut ne pas être exact.

¹⁰ Les chiffres ayant été arrondis, le total des colonnes peut ne pas être exact.

¹¹Les chiffres ayant été arrondis, le total des colonnes peut ne pas être exact.

Des renseignements supplémentaires sur l'écart financier qui expliquent la différence entre les dépenses prévues et les dépenses réelles sont présentés dans la Section II : Analyse des programmes par résultat stratégique du présent rapport.

Harmonisation des dépenses avec les résultats du gouvernement du Canada

Dépenses réelles de 2013–2014 par [secteur de dépenses du cadre pangouvernemental](#) (dollars)

Total des dépenses réelles par secteur de dépenses (dollars)¹²

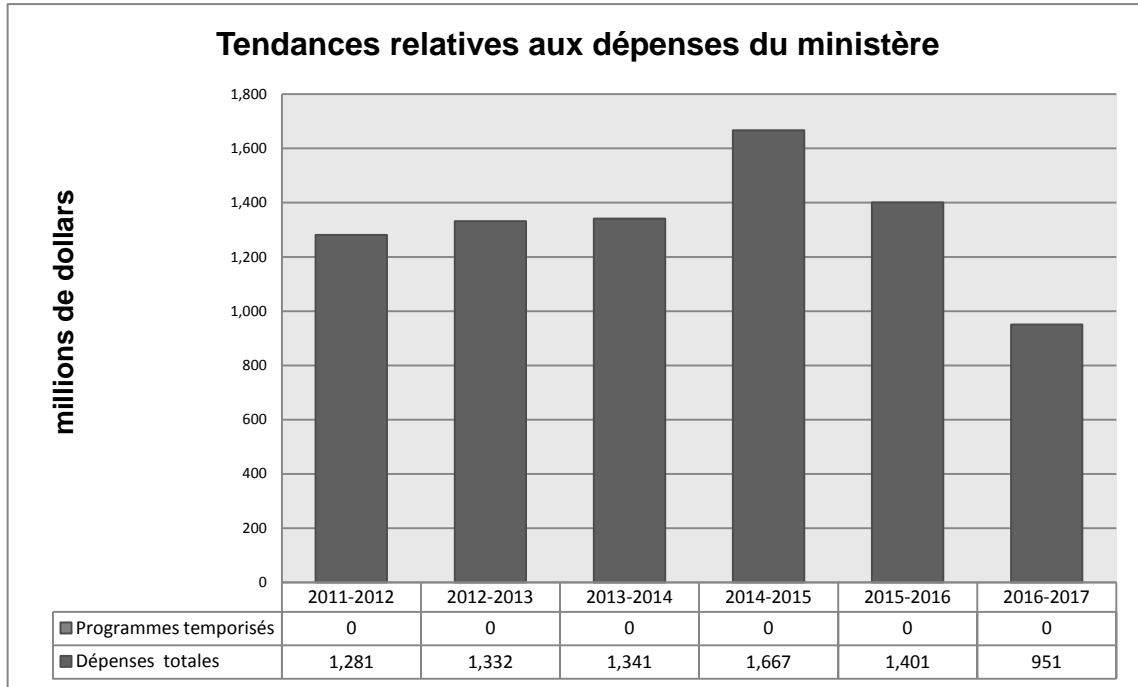
Secteur de dépenses	Résultat du gouvernement du Canada	Total des dépenses prévues	Total des dépenses réelles
Affaires économiques	Un marché équitable et sécurisé	11 972 730	11 917 295
	Une croissance économique forte	538 237 383	336 988 453
	Un environnement propre et sain	70 205 609	73 385 738
	Une économie axée sur l'innovation et le savoir	335 966 895	376 733 813
Affaires économiques	Un Canada sécuritaire et sécurisé	408 460 815	371 411 929
Affaires sociales	Sans objet	0	0
Affaires internationales	Sans objet	0	0

Tendances relatives aux dépenses du Ministère

Le profil des dépenses de Transports Canada de 2011–2012 à 2016–2017 est présenté dans la figure 3. Le profil indique des dépenses de 1 281 millions de dollars en 2011–2012, de 1 332 millions de dollars en 2012–2013, et de 1 341 millions de dollars en 2013–2014. L'augmentation est surtout attribuable aux dépenses réelles dans deux des grandes initiatives du Ministère : l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique et le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers. L'augmentation des dépenses dans le cadre de ces initiatives a été compensée par la réduction des dépenses relatives à la mise en œuvre des mesures de réduction des coûts du budget de 2012.

Les dépenses prévues de Transports Canada augmentent à 1 667 millions de dollars en 2014–2015, et diminuent à 1 401 millions de dollars en 2015–2016 et à 951 millions de dollars en 2016–2017. La diminution au cours de ces années est attribuable à une réduction des dépenses prévues dans le cadre de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique et du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers, étant donné que ces deux initiatives atteindront leur date d'échéance.

¹²Ne comprend pas les Services internes

Figure 3: Tendances relatives aux dépenses du Ministère**Budget des dépenses par crédit voté**

Pour obtenir des renseignements au sujet des crédits votés et des dépenses législatives de Transports Canada, veuillez consulter les [Comptes publics du Canada 2014](#) sur le site Web de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada^{xiii}.

Section II : Analyse des programmes par résultat stratégique

[Transports Canada](#)^{xiv} vise trois résultats stratégiques, issus de son mandat et de sa vision, qui correspondent aux avantages à long terme et durables au profit de la population canadienne. À mesure que nous nous efforçons à atteindre ces résultats, des rapports de progrès peuvent être réalisés à l'égard des résultats attendus,¹³ des indicateurs de rendement¹⁴ et des objectifs¹⁵, tel que le prévoit l'architecture des activités de programme (AAP). Ce qui distingue les différents niveaux de l'AAP sont la portée et l'étendue des programmes à ces niveaux.

La présente section décrit la manière dont le Ministère a atteint les résultats attendus précisés dans le Rapport sur les plans et les priorités (RPP) de 2013–2014 et elle présente les ressources financières et non financières qui ont été consacrées à chaque programme et sous-programme. Nous y avons ajouté des renseignements sur les écarts en ce qui concerne les finances et les ETP par programme, si les écarts sont importants.

Résultat stratégique 1 : Un réseau de transport efficient

Un réseau de transport efficient appuie le commerce, la prospérité économique et une qualité de vie améliorée grâce à des coûts réduits, un haut niveau de productivité, une meilleure utilisation de tous les modes et l'innovation dans le secteur du transport. Transports Canada favorise un réseau de transport efficace au Canada par : la modernisation des cadres de marché afin que le secteur des transports puisse s'adapter, innover et demeurer concurrentiel; l'élaboration et la mise en place de projets de portes et de corridors; l'assurance du renouvellement de l'infrastructure fédérale des transports; le soutien à l'innovation dans le secteur des transports; l'établissement de partenariats avec les provinces, les territoires, les administrations municipales ainsi qu'avec les entités des secteurs public et privé dans le cadre de divers projets de transports.

Les programmes et les sous-programmes suivants appuient ce résultat stratégique :

Programme 1.1 : Cadres qui appuient le marché des transports

Description : Le programme Cadres qui appuient le marché des transports permet d'encourager l'efficacité des transports en favorisant un secteur des transports concurrentiel et viable. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : établir des régimes qui régissent le comportement économique des transporteurs dans tous les modes de transport; définir des règles de gouvernance pour tous les fournisseurs d'infrastructures de transport qui relèvent d'une autorité fédérale; surveiller le réseau de transport; permettre aux Canadiens d'avoir accès aux transports; représenter les intérêts du Canada dans le cadre des négociations commerciales, sur les tribunes internationales en rapport avec les transports et auprès d'autres organismes internationaux; déterminer les obstacles canadiens à l'accès aux pays étrangers qui constituent une entrave à la compétitivité; atténuer les obstacles étrangers qui ont pour effet de restreindre l'accès des Canadiens aux marchés étrangers; s'acquitter de certaines responsabilités fédérales à l'égard de la [Loi sur les ponts et tunnels internationaux](#)^{xv}.

¹³ Par résultat attendu, on entend un résultat à l'atteinte duquel Transports Canada contribue grâce à diverses activités dans son AAP.

¹⁴ Par indicateur de rendement, on entend une statistique ou un paramètre qui, lorsqu'il est suivi dans le temps, fournit des renseignements sur les tendances de l'état d'une activité.

¹⁵ Par objectif, on entend une cible de rendement particulière liée à un indicateur de rendement par rapport auquel on compare le rendement réel.

Sous-programme 1.1.1 : Cadre qui appuie le marché du transport aérien

Description : Le programme Cadre qui appuie le marché du transport aérien favorise l'efficacité des transports au moyen d'une industrie aérienne concurrentielle et viable, qui comprend les compagnies aériennes, les aéroports et NAV CANADA. Il permet d'offrir aux transporteurs aériens canadiens des occasions de se développer et de livrer concurrence dans un environnement mondial plus libéralisé et d'établir des régimes de gouvernance des fournisseurs d'infrastructure aérienne nationale. Les fonctions qui s'y rattachent sont d'établir des lois et règlements (p. ex. *Loi sur les transports au Canada*, *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*) régissant le comportement économique des transporteurs aériens et des fournisseurs d'infrastructure aérienne; de favoriser la concurrence et le développement de services aériens internationaux nouveaux et élargis au profit des voyageurs, des expéditeurs et des secteurs touristiques et d'affaires en gérant les relations bilatérales et multilatérales en ce qui a trait aux services aériens; de collaborer avec d'autres ministères du gouvernement et les intervenants de l'industrie, afin de promouvoir les politiques et les projets de facilitation du transport aérien en appui aux objectifs plus vastes du gouvernement du Canada en matière d'industrie, du commerce, des voyages et du tourisme, tels que les projets de portes et de corridors et la politique sur le transport aérien international Ciel bleu; de représenter les intérêts du secteur aéronautique du Canada auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Sous-programme 1.1.2 : Cadre qui appuie le marché du transport maritime

Description : Le programme Cadre qui appuie le marché du transport maritime favorise l'efficacité des transports en veillant à l'établissement d'une politique économique et de cadres législatifs appropriés, afin de favoriser une industrie maritime canadienne concurrentielle et viable. Le programme a pour but : d'élaborer des politiques, des lois, des règlements comme la *Loi maritime du Canada* et son règlement et la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*; de surveiller l'industrie maritime canadienne et le réseau des ports; d'établir les règles de gouvernance à l'intention des administrations portuaires canadiennes; de négocier et d'adopter des conventions et des ententes internationales; d'établir des régimes économiques régissant l'entrée sur le marché tant au marché du secteur du transport maritime canadien qu'au commerce maritime international canadien; de représenter les intérêts du secteur maritime canadien dans des tribunes internationales comme l'Organisation maritime internationale; d'établir le régime de responsabilité en matière de transport maritime.

Sous-programme 1.1.3 : Cadre qui appuie le marché du transport terrestre

Description : Le programme Cadre qui appuie le marché du transport terrestre favorise l'efficacité des transports au moyen d'industries ferroviaires et de transporteurs routiers sains et concurrentiels au Canada, et grâce au respect de certaines responsabilités fédérales à l'égard de la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* (LPTI) et d'autres lois s'appliquant aux ponts internationaux. Le programme permet d'élaborer, de surveiller et de mettre en œuvre des cadres stratégiques, des lois, des règlements et des ententes internationales, comme la *Loi sur les transports au Canada* (Partie 3 : Transport ferroviaire); de surveiller les services de transport ferroviaire de marchandises et les relations entre les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs et les exploitations de transport ferroviaire voyageurs; d'administrer les paiements législatifs à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) pour certains bénéficiaires et les ententes d'exploitation des wagons-trémies céréaliers conclues avec les compagnies de chemin de fer CN et CP ainsi que le programme de surveillance du grain; d'établir des régimes économiques régissant l'accès à l'industrie ferroviaire, les relations entre les principales compagnies de transport ferroviaire des marchandises, les expéditeurs, les

collectivités, les compagnies de chemin de fer spécialisées dans le transport des voyageurs et les compagnies de chemin de fer d'intérêt local; d'examiner les fusions et acquisitions concernant des modes de transport terrestre; d'examiner les conditions d'entrée sur le marché commercial du secteur du transport par camion et par autobus; de collaborer avec les provinces, les territoires et les partenaires d'Amérique du Nord afin d'uniformiser les règles relatives au transport terrestre, comme les normes de l'ALENA sur le camionnage; et de régler les problèmes pertinents en rapport avec les ponts et les tunnels internationaux, tels que la mise en œuvre des règlements découlant de la LPTI.

Sous-programme 1.1.4 : Commerce et cadres internationaux

Description : Le programme Commerce et cadres internationaux permet de faire en sorte que les objectifs en matière de politiques et les intérêts des intervenants concernant l'efficacité du réseau de transport soient mis en valeur sur la scène internationale et pris en considération au moment de la formulation des initiatives du gouvernement du Canada en rapport avec les politiques étrangères et les négociations commerciales. De plus, il favorise une approche cohérente à l'échelle du gouvernement en ce qui a trait à la gestion des priorités internationales (comme la stratégie commerciale mondiale et la Stratégie pour les Amériques), ainsi que l'ensemble du commerce transfrontalier, les emplois et un programme de croissance économique afin d'apporter un bénéfice maximal pour les Canadiens.

Le réseau de transport du Canada joue un rôle essentiel dans les efforts visant l'atteinte des objectifs du gouvernement en matière de commerce international. Cette fonction est nécessaire pour faire face à la croissance rapide du programme de négociations commerciales du gouvernement, ainsi que pour saisir les occasions qui s'offrent aux entreprises canadiennes et aux intervenants du secteur des transports dans les régions en voie de développement comme l'Asie et les Amériques. Les activités sont conçues de façon à favoriser l'établissement de relations et de partenariats, au Canada et à l'étranger, qui seront avantageux à l'égard des objectifs à moyen et à long terme du Canada en matière de développement économique, et qui feront valoir les intérêts des intervenants de l'industrie des transports. À la suite de ces activités, les intervenants du secteur des transports auront davantage des possibilités d'échange et de commerce.

Remarque : Les questions relatives aux accords aériens bilatéraux et à la mission du Canada auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale sont traitées dans le Cadre qui appuie le marché du transport aérien.

Analyse du rendement

Transports Canada a continué la mise en œuvre de la loi pour répondre aux recommandations de l'[Examen des services de transport ferroviaire des marchandises](#)^{xvi}. Cette loi, qui fournit aux expéditeurs le droit de demander un accord sur les niveaux de service et un processus d'arbitrage pour établir les termes du service, a obtenu la sanction royale le 26 juin 2013. La mise en œuvre et l'utilisation des dispositions législatives sur les accords de service pour les expéditeurs ferroviaires ont aussi été surveillées. Le Ministère a aussi entrepris des travaux de préparation pour lancer une Table ronde sur la chaîne d'approvisionnement des produits, un forum permettant aux exportateurs de régler les questions qui touchent la chaîne d'approvisionnement et de fournir des conseils sur l'élaboration des mesures de rendement de la chaîne d'approvisionnement.

Le Ministère a également discuté avec Port Metro Vancouver, les compagnies de chemin de fer et les terminaux portuaires, par l'entremise du forum de planification des mesures d'urgence

hivernales, des mécanismes pour améliorer le rendement et la fluidité des activités ferroviaires hivernales.

De plus, le Ministère a fait grandement progresser, en collaboration avec le ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, l'achèvement de l'étude sur la chaîne d'approvisionnement en grains. En 2013–2014, les représentants ont aussi élaboré et présenté un [décret](#) et la [Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain](#) pour régler un arriéré dans le grain de l'Ouest.

Transports Canada a fait progresser les intérêts des Canadiens et a fait la promotion de l'expertise canadienne dans des forums de transports multilatéraux et internationaux. En outre, le Ministère a représenté les positions du Canada en matière de transports lors des négociations commerciales. Plus particulièrement ce qui suit :

- Les intérêts canadiens ont progressé grâce à la participation bilatérale au niveau du ministre avec les représentants principaux des pays prioritaires, y compris les États-Unis, le Chili, le Royaume-Uni, l'Allemagne, la Norvège, la Finlande, la France, la Belgique, l'Union européenne, la Chine, le Japon, la Corée du Sud, la Nouvelle-Zélande, la Turquie et la Tunisie.
- Transports Canada a aussi participé à huit négociations de commerce et d'investissement pour faire progresser les intérêts et les priorités des intervenants de transport canadiens. Les négociations clés comprenaient les suivantes :
 - L'[Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne](#), qui permettra de créer des emplois et des occasions pour les Canadiens de toutes les régions du pays grâce à l'élimination des droits de douane et l'accès sécuritaire au marché de l'Union européenne, qui constitue le marché le plus grand et le plus lucratif au monde;
 - L'[Accord sur la facilitation des échanges de l'Organisation mondiale du commerce](#), qui rationalise les procédures douanières et facilite le mouvement, le traitement et le dédouanement de marchandises, profitant aux fournisseurs de services de transport et aux expéditeurs au moyen de gains d'efficacité dans le réseau de transport;
 - L'[accord de libre-échange Canada-Corée](#), qui garantira une meilleure transparence pour les constructeurs automobiles canadiens en ce qui a trait au respect des normes de sécurité automobile en Corée. L'accord donnera aussi aux fournisseurs de services de transport canadiens l'accès au marché coréen, comme ce que les intervenants des États-Unis ont obtenu grâce à la Trade in Services Air Annex des États-Unis et à l'Accord sur le commerce des services.

Ressources financières budgétaires (dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
1.1 Cadres qui appuient le marché des transports				
11 972 730	11 972 730	12 148 273	11 917 295	55 435

Ressources financières budgétaires (dollars) – Pour les sous-programmes

Dépenses prévues	Dépenses réelles	Écart (prévues moins réelles)
1.1.1 Cadre qui appuie le marché du transport aérien		
3 719 605	3 558 591	161 014
1.1.2 Cadre qui appuie le marché du transport maritime		
2 153 769	2 640 866	-487 097
1.1.3 Cadre qui appuie le marché du transport terrestre		
2 974 968	2 870 388	104 580
1.1.4 Commerce et cadres internationaux		
3 124 388	2 847 450	276 938

Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP¹⁶]) – Pour le programme et les sous-programmes

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
1.1 Cadres qui appuient le marché des transports		
95	93	2
1.1.1 Cadre qui appuie le marché du transport aérien		
32	28	4
1.1.2 Cadre qui appuie le marché du transport maritime		
19	22	-3
1.1.3 Cadre qui appuie le marché du transport terrestre		
18	22	-4
1.1.4 Commerce et cadres internationaux		
26	21	5

Résultats du rendement – Pour le programme et les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
1.1 Cadres qui appuient le marché des transports			
Un secteur des transports concurrentiel	Niveau d'intensité du transport des marchandises dans les modes ferroviaire, maritime et routier pour compte d'autrui (tonnes-kilomètres par	Ferroviaire : 107 446 845	Ferroviaire 2012 : 116 533 790 Changement en pourcentage : de 2011 à 2012 : 2,7 % ¹⁷ .
		Routier : 1 522 470	1 634 639

¹⁶ Les chiffres ayant été arrondis, le total des colonnes peut ne pas être exact.

¹⁷ Les données pour le secteur ferroviaire sont seulement disponibles jusqu'en 2012, car il s'agit de la dernière année où les données sur les locomotives sont disponibles.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
	locomotive / port d'escale / véhicule lourd)(Niveau d'intensité pour le transport représente l'utilisation du système).	Maritime : 3 274 655	3 275 000
Un secteur des transports concurrentiel	Niveau d'intensité pour le transport de voyageurs par transport aérien (passagers-kilomètres par siège-kilomètre) et ferroviaire (passagers par siège disponible)(Niveau d'intensité pour le transport représente l'utilisation du système).	Routier : 0,79	0,82
		Ferroviaire : 0,57	0,58

Les cibles pour ces indicateurs de programme ont été atteintes. Les objectifs de transport de marchandises ont été atteints dans les secteurs ferroviaire, du camionnage et maritime. Il faut noter, dans le secteur du camionnage, que les résultats pour 2012 ont augmenté de 6 % comparativement aux chiffres de 2011. Cela est plus élevé que la croissance générale du produit intérieur brut, qui était de 2,6 % au cours de la période de 2011–2012.¹⁸ En ce qui a trait au transport des passagers, l'intensité dans le mode aérien dépend en grande partie des forces du marché. Les résultats étaient positifs, puisque le changement de pourcentage de 2012 à 2013 était de 2,1 %. Les cibles dans le secteur du transport ferroviaire voyageurs ont été dépassées en raison de la réduction du nombre de sièges disponibles, même si le nombre de voyageurs était le même.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
1.1.1 Cadre qui appuie le marché du transport aérien			
Un secteur du transport aérien concurrentiel	Revenue de passagers-kilomètres générés par l'aviation	220 milliards	231 milliards
1.1.2 Cadre qui appuie le marché du transport maritime			
Un secteur du transport maritime concurrentiel	Part de marché du tonnage transfrontalier manutentionné par les transporteurs canadiens (navires)	39 418 919	40 000 000 ¹⁹
Un secteur du transport maritime concurrentiel	Part de marché de la circulation commerciale nord-américaine exploitée par les ports canadiens (mesurée en tonnes-kilomètres)	215 886 millions tonne-km	203 000 millions tonne-km ²⁰

Le programme a dépassé les cibles pour deux des trois indicateurs de rendement. Le déclin du trafic nord-américain accueilli par les ports canadiens pourrait être le résultat de ce qui suit : un changement de mode (vers les trains, les camions, etc.), un changement du type de marchandises

¹⁸La taille du parc de camions a été estimée en raison du manque de données.

¹⁹Ce chiffre est basé sur les données réelles jusqu'en 2011 (la dernière année pour laquelle Statistique Canada a publié les données maritimes), ainsi que des données estimées pour 2012 et les années suivantes.

²⁰Ce chiffre est basé sur les données réelles jusqu'en 2011 (la dernière année pour laquelle Statistique Canada a publié les données maritimes), ainsi que des données estimées pour 2012 et les années suivantes.

expédiées, une part décroissante des importations et des exportations à destination et en provenance des États-Unis, l'état général de l'économie américaine.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
1.1.3 Cadre qui appuie le marché du transport terrestre			
Un secteur du transport terrestre efficient	Niveau de circulation (en tonnes-kilomètres) du transport ferroviaire et des transporteurs routiers	Ferroviaire : 294 619 350 000	Ferroviaire : 2012 : 356 943 000 000 2011 : 337 929 500 000
		Transporteur routier : 121 280 685 975	Transporteur routier : 141 864 929 970
1.1.4 Commerce et cadres internationaux			
Les accords commerciaux internationaux font valoir les intérêts du secteur canadien des transports et créent des possibilités pour l'industrie des transports.	Types de possibilités commerciales fournies par des ententes pour les intervenants du secteur canadien des transports.	À déterminer puisque les possibilités commerciales ne sont pas connues à l'avance.	Voici des exemples de possibilités commerciales : : le fait de permettre aux navires immatriculés de l'Union européenne de fournir des services de collecte ciblés offrira aux expéditeurs canadiens une option de transport supplémentaire et rendra la porte d'entrée canadienne plus attirante pour le marché Nord-américain; le fait d'aider à améliorer la gestion de la chaîne d'approvisionnement, la logistique et le caractère attirant des ports canadiens en tant que portes d'entrée vers le marché nord-américain, plus particulièrement dans le Canada atlantique.

Le programme a dépassé les cibles pour les indicateurs dans le programme du Cadre qui appuie le marché du transport terrestre. Dans le secteur ferroviaire, la circulation a augmenté en raison d'une augmentation du mouvement d'hydrocarbures, de produits agricoles et de charbon qui compensent généreusement les déclinés des fertilisants, du minerai de fer et des métaux.

Programme 1.2 : Portes d'entrée et corridors

Description : Le Canada est une nation commerçante; l'efficacité et la fiabilité du réseau de transport, pour ce qui est du soutien à ces activités commerciales, influent directement sur la prospérité et le bien-être de la nation. Pour cette raison, il est impératif que le gouvernement fédéral joue un rôle dans le développement d'un réseau de transport intégré reliant les importateurs et les exportateurs aux marchés et aux fournisseurs dans les chaînes d'approvisionnement mondiales de plus en plus complexes. Inspiré par le Cadre de politique nationale pour les portes et les corridors commerciaux stratégiques, le Programme des portes d'entrée et corridors appuie le commerce international du Canada, en créant un réseau de transport lié au commerce plus efficace, fiable et homogène au Canada. Les fonctions qui s'y rattachent sont d'élaborer des initiatives pour améliorer et intégrer des réseaux de transport dans les principales régions; de favoriser les partenariats entre tous les niveaux de gouvernement et le secteur privé; d'appuyer et surveiller les projets qui contribuent à la capacité accrue et à

l'efficacité de l'infrastructure des portes d'entrée et des corridors; d'élaborer et mettre en place des mesures qui éliminent les obstacles au développement efficace des portes d'entrée et des corridors; commercialiser l'utilisation des portes d'entrée et des corridors au Canada et à l'échelle internationale.

Sous-programme 1.2.1 : Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique

Description : La croissance économique rapide de la Chine et celle d'autres pays de la région Asie-Pacifique transforme les échanges commerciaux internationaux. La Chine est désormais le deuxième partenaire commercial en importance du Canada, et la circulation commerciale Canada-Asie devrait continuer de s'accroître. Le programme de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique vise à établir le Canada comme le meilleur lien commercial entre l'Asie et l'Amérique du Nord. Ce programme permet de coordonner et de gérer un ensemble intégré d'investissements (au moyen d'exécutions directes et de contributions) et de mesures stratégiques visant les objectifs suivants : relancer les échanges commerciaux du Canada avec la région de l'Asie-Pacifique; augmenter la quantité des importations par conteneur à destination de l'Amérique du Nord en provenance d'Asie et accroître la fiabilité de la porte d'entrée et du corridor.

Sous-programme 1.2.2 : Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers

Description : Le programme du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers a pour but d'améliorer le mouvement des marchandises entre le Canada et le reste du monde en examinant les mesures stratégiques et en améliorant l'infrastructure aux emplacements clés, comme les grands passages frontaliers entre le Canada et les États-Unis, notamment le passage frontalier

Windsor-Detroit, et des infrastructures essentielles telles que le nouveau pont sur le fleuve Saint-Laurent, à Montréal. Le programme comporte principalement deux initiatives, soit la Porte continentale et le corridor de commerce Ontario-Québec, et la Porte de l'Atlantique.

Analyse du rendement

Le gouvernement fédéral continue d'investir dans les portes d'entrée du Canada^{xvii}. Les portes d'entrée et les corridors de transport de calibre mondial, au Canada, sont essentiels pour bâtir une économie forte et concurrentielle, rehausser notre compétitivité sur l'échiquier mondial et soutenir la prospérité économique partout au pays. En 2013–2014, Transports Canada a continué de promouvoir, de valoriser et de mettre en œuvre les trois initiatives des portes et corridors stratégiques du Canada, à savoir : [l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique](#)^{xviii}, la [Porte continentale et le Corridor de commerce](#)^{xix} et [la Porte Canadienne de l'Atlantique](#)^{xx}. Voici certains des progrès réalisés :

- Gestion de 39 projets actifs, 13 projets terminés;
- Douze accords de contribution ont été signés dans le cadre du Fonds d'infrastructure de transport de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique;
- Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique : Des activités de sensibilisation et de compétitivité sans lien avec l'infrastructure ont été entreprises pour maximiser l'effet des investissements dans les infrastructures, notamment une collaboration continue des secteurs public et privé en Chine dans le cadre d'ententes déjà en place, et une plus vaste sensibilisation concernant les portes d'entrée auprès d'autres économies clés de l'Asie-Pacifique. Transports Canada a également établi un indice de fluidité et un indicateur des services portuaires, il continue de faciliter la Table de concertation sur le

- rendement de la Porte de l'Asie-Pacifique et il appuie la réaction du gouvernement à l'Examen des services de transport ferroviaire des marchandises;
- Porte continentale et Corridor de commerce : Le Ministère a signé un accord de contribution avec la Grappe métropolitaine de logistique et de transport de Montréal (Cargo M) pour financer un séminaire intitulé « Possibilités de développement sectoriels ». Transports Canada a également continué de solliciter la participation d'intervenants des régions du Grand Montréal et de Toronto-Hamilton, mais aussi des provinces de l'Ontario et de Québec, comme Metrolinx, la région de Peel, Cargo M et la Société de développement économique du Saint-Laurent;
 - Porte et Corridor de commerce de l'Atlantique : Des progrès considérables ont été réalisés dans la promotion de la mise en œuvre de la Stratégie sur la Porte et le Corridor de commerce de l'Atlantique en collaboration avec le Comité des représentants fédéraux-provinciaux, le Conseil consultatif de la Porte de l'Atlantique et d'autres intervenants. De plus, le Ministère a entrepris plusieurs activités de marketing au cours de l'année pour promouvoir la Porte de l'Atlantique à titre de solution de transport efficiente, fiable et sûre, tant au niveau régional qu'international;
 - Le projet de [passage international de la rivière Detroit](#)^{xxi} progresse, et Transports Canada s'est préparé en vue des activités de transition à l'Autorité du pont Windsor-Détroit. La [Section I : Vue d'ensemble des dépenses de l'organisation](#) et la [Section III : Renseignements supplémentaires](#) renferment des renseignements détaillés à ce propos. Le nouveau pont fournira la capacité transfrontalière nécessaire afin de gérer la croissance anticipée des échanges commerciaux et de la circulation, les actifs hors exploitation liés au système de transport et les activités de sûreté frontalière de pointe à Windsor-Détroit, qui est le passage terrestre le plus achalandé entre le Canada et les États-Unis.

Transports Canada dirige également l'élaboration et la mise en œuvre en temps voulu des initiatives liées au transport, telles qu'elles sont énoncées dans le Plan d'action Par-delà la frontière^{xxii} entre le Canada et les États-Unis, en partenariat avec les organismes compétents des gouvernements canadien et américain. Au cours de 2013–2014, ces initiatives comprenaient les suivantes : obtention d'importants investissements dans l'infrastructure de quatre passages frontaliers canadiens clés; publication du tout premier plan binational d'investissement dans l'infrastructure frontalière; collaboration avec d'autres ministères canadiens et homologues américains, par l'entremise du Groupe de travail sur le temps d'attente à la frontière, afin de répondre aux besoins de mesurer les temps d'attente aux 20 principaux passages binationaux. La technologie qui permet de mesurer ces temps d'attente a déjà été installée à six passages (quatre en Colombie-Britannique et deux en Ontario), et des données sont déjà disponibles. Les négociations avec les États-Unis concernant le cadre de précontrôle ont considérablement avancé.

Ressources financières budgétaires (dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
1.2 Portes d'entrée et corridors				
538 237 383	538 237 383	554 761 988	336 988 453	201 248 930

Ressources financières budgétaires (dollars) – Pour les sous-programmes

Dépenses prévues	Dépenses réelles	Écart (prévues moins réelles)
1.2.1 Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique		
229 597 544	187 443 947	42 153 597
1.2.2 Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers		
308 639 839	149 544 506	159 095 333

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme et les sous-programmes

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
1.2 Portes d'entrée et corridors		
67	80	-13
1.2.1 Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique		
21	16	5
1.2.2 Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers		
47	65	-18

L'écart de 201 millions de dollars est principalement attribuable aux retards d'approbation et de prestation des projets d'infrastructure dans le cadre du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers et de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique. Les retards dans l'acquisition des propriétés, les changements d'horaire en raison du déplacement complexe des services publics, et les activités de diligence raisonnables au Michigan liées au passage international de la rivière Détroit ont aussi contribué à l'écart.

L'écart d'ETP est attribuable au fait qu'il en a fallu davantage que ce qui avait été prévu pour accélérer le projet du nouveau pont pour le Saint-Laurent. Afin de compenser en partie cette augmentation, il a été décidé de ne pas pourvoir certains postes vacants en attendant la fin des programmes de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique et du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers ainsi que le financement connexe.

Résultats du rendement – Pour le programme et les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
1.2 Portes d'entrée et corridors			
Les portes d'entrée et les corridors commerciaux sont efficaces et	Temps total moyen de transit (nombre de jours) pour les frets conteneurisés internationaux passant par les portes d'entrée et les corridors commerciaux du	Temps de transit total pour l'année $X \leq$ au temps total de transit pour l'année $X-1$	Année civile 2012 : 7,0 jours Année civile 2013 : 7,6 jours

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
fiables; ils appuient le commerce international	Canada. Ceci exclut le temps de transit océanique	(année précédente)	

Le temps de transit moyen pondéré pour l'importation de conteneurs directement par chemin de fer, toutes portes canadiennes confondues, est passé de 7,0 jours en 2012 à 7,6 jours en 2013, en raison des mauvaises conditions d'exploitation hivernale de janvier, février et décembre 2013. L'hiver de 2013–2014 a commencé plus tôt et a été plus rigoureux que d'habitude. Comme l'infrastructure de transport et les fonds de roulement ont été touchés, le réseau a été considérablement ralenti.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
1.2.1 Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique			
La Porte et le Corridor de l'Asie-Pacifique est une initiative canadienne efficiente et fiable qui encourage le commerce international	Temps total moyen de transit (nombre de jours) pour les frets conteneurisés internationaux passant par les portes d'entrée et les corridors commerciaux des ports de la Colombie-Britannique à Toronto. Cela exclut le temps de transit océanique.	9 jours avec un écart-type (uniformité du service) de 2 jours d'ici 2014	Année civile 2013 : 9,2 jours Temps d'écart-type : 0,8 jour
La Porte et le Corridor de l'Asie-Pacifique est une initiative canadienne efficiente et fiable qui encourage le commerce international	Proportion du commerce de la côte Ouest de l'Amérique du Nord selon le changement du volume des importations et des exportations d'équivalent d'unité de 20 pieds. Équivalent d'unité de 20 pieds (EVT) : unité de mesure égale à l'espace occupé par un conteneur de vingt pieds courant. On s'en sert pour énoncer la capacité d'un navire porte-conteneurs ou d'une aire d'entreposage. Un conteneur de 40 pieds est égal à deux EVT. Source : Association américaine des autorités portuaires	12 %	Année civile 2012 : 12,8 % Année civile 2013 : 12,8 %
La Porte et le Corridor de l'Asie-Pacifique est une initiative canadienne efficiente et fiable qui encourage le commerce international	Valeur des importations et des exportations par la voie des portes et des corridors stratégiques (millions de dollars, en devises canadiennes)	Importation : 40 757 \$	45 017 \$
		Exportation : 67 710 \$	68 313 \$

Ces programmes ont dépassé les cibles de chacun de leurs indicateurs de rendement. La proportion du commerce de la côte ouest de l'Amérique du Nord n'est pas connue avant l'automne 2014. Les valeurs d'importation ont dépassé la cible, ce qui indique que l'initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique a répondu aux besoins d'un marché intérieur en croissance. Les valeurs d'exportation ont aussi dépassé la cible, ce qui montre que, durant cette

période, le Corridor a facilité les échanges commerciaux et a répondu à la demande accrue pour des marchandises canadiennes sur les marchés étrangers.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
1.2.2 Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers			
Les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques du Canada sont efficaces et fiables; ils sont utilisés pour le commerce international	Temps total moyen de transit (nombre de jours) pour le fret conteneurisé international passant par les corridors commerciaux continentaux et de l'Atlantique. Cela exclut le temps de transit océanique	Temps de transit total pour l'année X \leq au temps total de transit pour l'année X-1 (année précédente)	Année civile 2012 : 3,5 jours Année civile 2013 : 3,6 jours
Les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques du Canada sont efficaces et fiables; ils sont utilisés pour le commerce international	Valeur des importations et des exportations qui passent par les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques continentaux et de l'Atlantique (millions de dollars, en devises canadiennes).	Ontario : Importation : 257 508 \$ Exportation: 200 706 \$ Québec : Importation : 75 158 \$ Exportation : 64 731 \$ Atlantique : Importation 25 950 \$ Exportation : 30 736 \$	Ontario : Importation : 267 774 \$ Exportation : 213 653 \$ Québec : Importation : 77 568 \$ Export : 62 451 \$ Atlantique : Importation : 24 374 \$ Exportation : 28 840 \$
Les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques du Canada sont efficaces et fiables; ils sont utilisés pour le commerce international	Proportion de la porte d'entrée Atlantique (Halifax) et de la porte d'entrée continentale (Montréal) du commerce de la côte Est de l'Amérique du Nord en importations et exportations en volume d'équivalent d'unité de 20 pieds (EVT). EVT : unité de mesure égale à l'espace occupé par un conteneur de vingt pieds courant. On s'en sert pour énoncer la capacité d'un navire porte-conteneurs ou d'une aire d'entreposage. Un conteneur de 40 pieds est égal à deux EVT. Source : Association américaine des autorités portuaires	10 %	Année civile 2012 : 9,7 % Année civile 2013 : 9,7 %

En 2013, le temps total moyen de transit des conteneurs d'importation depuis les ports de la Colombie-Britannique vers Toronto était légèrement au-dessus de la cible; toutefois, l'écart normal était sous la cible. L'augmentation du temps de transit était attribuable aux rudes conditions d'exploitation hivernale. La variabilité de ces temps de transit respectait le seuil cible, ce qui témoigne d'une certaine résilience du réseau de transport.

Les valeurs d'importation étaient au-dessus de la cible, ce qui indique que le corridor continental a répondu aux besoins d'un marché intérieur en croissance. Les valeurs d'exportation étaient légèrement sous la cible pour la Porte de l'Atlantique, indiquant que la demande des marchandises dans ce corridor, durant cette période, a baissé par rapport à la courbe historique.

Programme 1.3 : Infrastructures de transport

Description : Le programme infrastructures de transport a pour objet de superviser, de financer et de gérer les infrastructures de transport multimodal dans le cadre du mandat de Transports Canada, en vue d'améliorer l'efficacité et la prestation des services dans l'intérêt des contribuables canadiens. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : assurer la gestion de certains biens liés au transport commercial exploité par des tierces parties pour le compte du gouvernement fédéral (administrations aéroportuaires, administrations portuaires, ponts fédéraux, [VIA Rail](#)^{xxiii}, [Voie Maritime](#)^{xxiv}, Marine Atlantique); fournir le financement pour des infrastructures stratégiques de transport au Canada afin d'appuyer les objectifs fédéraux; élaborer une politique d'infrastructure des transports, par suite de consultations avec les intervenants. Le programme permet également d'accomplir ce qui suit : gérer les ports et les aéroports de Transports Canada, appuyer les services essentiels dans les collectivités éloignées, gérer les engagements existants, assurer la cession des biens, confier l'exploitation en sous-traitance, si possible.

Sous-programme 1.3.1 : Infrastructure de transport aérien

Description : Conformément à la Politique nationale des aéroports, le Programme d'infrastructures de transport aérien est responsable des services aéroportuaires sous compétence fédérale pour le bien des voyageurs et des entreprises du Canada. Il s'agit d'assurer la gérance des administrations aéroportuaires, de financer les aéroports dans certaines collectivités et de gérer d'autres infrastructures aéroportuaires visées par des engagements fédéraux de longue date.

Sous-sous-programme 1.3.1.1 : Gérance des administrations aéroportuaires

Description : Le Réseau national d'aéroports (RNS) est un système de transport vital ayant des ramifications importantes avec l'économie canadienne. Afin de protéger les intérêts du gouvernement fédéral en tant que propriétaire et d'assurer la conformité avec les conditions des baux, le programme de gérance des administrations aéroportuaires permet d'assurer des services de surveillance et de gestion des biens immobiliers aux aéroports dont l'exploitation a été transférée à des administrations aéroportuaires locales. Il permet aussi de gérer certaines responsabilités en ce qui a trait au Système de navigation aérienne (SNA) commercialisé. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : s'assurer que les administrations aéroportuaires respectent les conditions de leurs baux; traiter rapidement les questions concernant la gestion des baux; achever les travaux d'assainissement de l'environnement des terres du SNA; gérer les liens permanents avec NAV CANADA relativement aux questions immobilières; percevoir le revenu locatif des aéroports.

Sous-sous-programme 1.3.1.2 : Exploitation des aéroports

Description : Conformément à la Politique nationale des aéroports et dans l'intérêt des localités concernées, le Programme d'exploitation des aéroports exploite certains aéroports éloignés et régionaux et locaux sous le contrôle de Transports Canada. Il cède aussi ces aéroports à des tierces parties, s'il y a lieu. Guidé par la Politique nationale des aéroports, Transports Canada continuera d'exploiter les aéroports éloignés, comme rôle principal du gouvernement fédéral, puisqu'ils offrent un accès exclusif et fiable à longueur d'année aux collectivités isolées.

Sous-sous-programme 1.3.1.3 : Soutien aux petits aérodromes

Description : Le programme de soutien aux petits aérodromes gère les engagements de longue date en matière d'infrastructure aérienne en vertu desquels des services aéroportuaires sont offerts à certaines localités. Il assure cette fonction en accordant de l'aide financière : a) à douze collectivités du Labrador, par l'entremise du gouvernement provincial, afin d'entretenir les terrains d'aviation construits dans le cadre d'ententes fédérales et provinciales, grâce au Programme des bandes d'atterrissage de la côte du Labrador; b) à certains aéroports éloignés afin de couvrir une partie des déficits d'exploitation, grâce au Programme de subvention au fonctionnement et à l'entretien des aéroports.

Sous-programme 1.3.2: Infrastructure de transport maritime

Description : Le programme d'infrastructures de transport maritime fonctionne à partir d'un cadre de politique axé sur le commerce et il appuie le commerce canadien en rendant les biens maritimes disponibles à des fins commerciales. Le programme est exécuté par différents moyens, comme la gérance des biens exploités par des tierces parties, la prestation directe au secteur public et l'administration des accords de contribution. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : assurer la gérance des administrations portuaires canadiennes et des terres qu'elles gèrent; exploiter et de céder les ports publics de Transports Canada; assurer et appuyer la gérance de services de traversiers offerts dans les régions éloignées, à l'échelle régionale et imposés par la Constitution; assurer et appuyer la gérance de la partie canadienne de la Voie maritime.

Sous-sous-programme 1.3.2.1: Gérance des administrations portuaires canadiennes

Description : Le programme de gérance des administrations portuaires canadiennes assure la surveillance de l'exploitation commerciale des 17 administrations portuaires du Canada (APC) qui gèrent les biens qui appartiennent au fédéral ou qui sont assujettis aux lois fédérales. Son but est de favoriser un régime de type commercial qui appuie les échanges commerciaux du Canada dans les limites des cadres stratégique et législatif. Ses fonctions comprennent les suivantes : administrer le programme de surveillance de la conformité des APC; examiner et approuver les demandes d'acquisitions et de cessions immobilières de manière à s'assurer qu'elles sont conformes aux lois et aux politiques pertinentes et qu'elles tiennent compte des préoccupations environnementales et des préoccupations des Autochtones; surveiller le processus de nomination qui doit être conforme à la *Loi maritime du Canada*; examiner et approuver les demandes de modifications aux activités des APC, aux limites d'emprunt, à la durée des baux ou à l'établissement de filiales et assurer la conformité aux exigences relatives aux redevances sur les recettes brutes.

Sous-sous-programme 1.3.2.2 : Gérance de la voie maritime et soutien

Description : En vertu de la *Loi maritime du Canada*, il incombe à Transports Canada de protéger les activités et la viabilité à long terme de la voie maritime, comme partie intégrante de l'infrastructure de transport nationale du Canada. Le programme de gérance et de soutien de la voie maritime permet de surveiller la gestion, l'exploitation et l'entretien de la partie canadienne de la Voie maritime du Saint-Laurent par l'entremise de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (la Corporation de la Voie maritime), dans l'intérêt des usagers de la Voie maritime et des entreprises et collectivités qui en dépendent. Les fonctions qui s'y rattachent sont d'administrer, de négocier et de surveiller l'entente de vingt ans que le gouvernement fédéral a conclue avec la Corporation de la voie maritime; de verser les paiements législatifs; de négocier et de surveiller les plans d'activités quinquennaux qui établissent les objectifs opérationnels et les

coûts de renouvellement des biens; de superviser la gestion des biens non liés à la navigation, y compris la cession des biens excédentaires de la Voie maritime.

Sous-sous-programme 1.3.2.3 : Gérance des services de traversiers et soutien

Description : Le programme de gérance des services de traversiers et de soutien est au service des Canadiens, des collectivités et des entreprises qui dépendent des services de traversiers. Il permet de surveiller le financement et la participation du gouvernement fédéral en ce qui a trait aux services de traversiers dans l'ensemble du pays. Le programme vise le service de la société d'État Marine Atlantique S.C.C. qui relie Terre-Neuve au reste du Canada conformément au mandat constitutionnel; trois services interprovinciaux du secteur privé dans le Canada Atlantique, y compris un service dans la collectivité éloignée des Îles-de-la-Madeleine selon le programme de paiements de transfert, le programme de contribution pour les services de traversier et le versement d'une subvention annuelle pour des services en Colombie-Britannique.

Sous-sous-programme 1.3.2.4 : Exploitation des ports

Description : Le programme d'exploitation des ports assure l'accès aux installations maritimes sous le contrôle de Transports Canada aux usagers des ports et aux collectivités qu'ils desservent. Il permet la gestion et le maintien des ports qui appartiennent à Transports Canada, ce qui comprend l'établissement et la collecte des tarifs portuaires publics nationaux dans ces ports.

Sous-programme 1.3.3 : Infrastructure de transport terrestre et intermodale

Description : Le programme d'infrastructure de transport terrestre appuie le commerce et la mobilité au Canada en favorisant l'accès efficient et économique aux réseaux de transport terrestre tout en renforçant la sécurité des transports. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : élaborer, concevoir, négocier et gérer les fonds fédéraux pour les routes, les passages frontaliers, les compagnies de chemin de fer, le transport en commun et les ponts fédéraux; collaborer avec les provinces, les territoires et autres partenaires en ce qui a trait à l'élaboration de programmes et de politiques d'infrastructure, en mettant plus précisément l'accent sur le Réseau routier national; assurer la gérance de VIA Rail et des ponts fédéraux et gérer les engagements de longue date en ce qui a trait à la prestation de services de transport ferroviaire à l'échelle régionale.

Sous-sous-programme 1.3.3.1 : Gérance du transport ferroviaire voyageur et soutien

Description : Le programme de gérance du transport ferroviaire voyageur et soutien rend accessibles les services de transport ferroviaire voyageurs à l'échelle nationale, à l'échelle régionale et dans les régions éloignées dans l'ensemble du Canada. Les fonctions qui s'y rattachent comprennent aussi les suivantes : assurer la gérance de VIA Rail Canada et gérer la subvention annuelle à VIA Rail Canada; administrer les contributions aux entreprises du secteur privé ou aux bandes des Premières nations qui exploitent des services de transport ferroviaire voyageurs à l'échelle régionale et dans les régions éloignées; fournir le financement pour les projets d'immobilisations qui appuient les services de transport ferroviaire.

Sous-sous-programme 1.3.3.2 : Gérance des ponts fédéraux

Description : Relevant de la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* et d'autres textes législatifs, le programme de gérance des ponts fédéraux permet de traiter des questions de capacité des ponts et tunnels qui relèvent de la compétence de Transports Canada en vue de

satisfaisante de façon sécuritaire aux besoins actuels et futurs en matière de transport ainsi que d'assurer la fonction de gérance des ponts qui appartiennent à Transports Canada. Les responsabilités précises qui s'y rattachent sont les suivantes : la mise en œuvre et la gestion des initiatives et des contributions fédérales qui visent à répondre aux besoins des ponts sous compétence fédérale; la surveillance de la conformité des exploitants de ponts et tunnels avec la réglementation pertinente; l'élaboration et la mise en œuvre des lois et des règlements régissant les exploitants de ponts internationaux; la surveillance de la gérance du Pont de la Confédération conformément à une obligation constitutionnelle; le versement des paiements législatifs à la Compagnie des chemins de fer nationaux (CN) pour la partie routière du pont Victoria à Montréal.

Sous-sous-programme 1.3.3.3 : Soutien aux infrastructures routières et à d'autres modes de transport

Description : Le programme de soutien aux infrastructures routières et à d'autres modes de transport profite aux usagers de la route, aux intervenants et aux collectivités, car il permet d'améliorer les routes, les ponts, les systèmes de transport en commun et les systèmes technologiques pour le transport et les passages frontaliers, réduisant ainsi la congestion, les accidents et les coûts d'exploitation des intervenants et des usagers. Les fonctions qui se rattachent à ce programme intermodal comprennent les suivantes : fournir de l'orientation pour la conception de programme; gérer les contributions fédérales visant à améliorer le réseau routier national (RRN), l'infrastructure frontalière Canada-États-Unis, les initiatives en rapport avec les réseaux de transport en commun et d'autres infrastructures de transport; élaborer, superviser et mettre en œuvre des politiques fédérales et coordonner les enjeux liés aux infrastructures; évaluer les projets de transport du plan Chantiers Canada; aider à surveiller le rendement de l'infrastructure de transport, en collaboration avec les intervenants.

Analyse du rendement

Transports Canada a versé des contributions financières dans le cadre des programmes d'infrastructure de transport à travers le Canada. De nombreuses nouvelles ententes ont été conclues pour faire avancer les projets d'infrastructure de transport en commun, les autoroutes et les portes d'entrée (ports, voies ferrées, aéroports et installations multimodales). Des fonds ont été versés pour de nombreux projets dans le cadre de l'entente d'aménagement des routes de l'Outaouais^{xxv}, du [Fonds Chantiers Canada](#)^{xxvi}, du Fonds sur l'infrastructure frontalière et du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (le Ministère a mené à bien certains de ces projets pour le compte d'[Infrastructure Canada](#)^{xxvii}). La majorité des fonds est affectée à des projets, car nombre de ces programmes sont presque terminés.

Les stratégies économiques à long terme pour les biens ont été élaborées pour les aéroports et les ports dont Transports Canada est propriétaire-exploitant. Transports Canada continue de reconnaître que la meilleure solution à long terme pour ces biens est de les transférer à des collectivités locales afin de mieux répondre aux besoins locaux. Le Ministère a continué d'améliorer l'efficacité du transport maritime canadien grâce au programme de cession des ports. Par l'entremise du Plan d'action économique du Canada, le gouvernement fédéral a réservé 27,3 millions de dollars pour les exercices 2012–2013 et 2013–2014 afin de soutenir la cession des installations portuaires et l'exploitation et l'entretien continus des ports fédéraux. Sept ports ont été cédés dans le cadre du Fonds de cession des ports cette année. À ce jour, 496 des 549 sites qui faisaient partie de la liste des transferts au début du programme en 1995 ont été transférés, soit un taux de succès de 90 %.

Des consultations informelles sur les stratégies régionales de gestion des biens aéroportuaires locaux ont eu lieu pour aider à trouver des stratégies sur l'avenir des aéroports appartenant à Transports Canada.

[VIA Rail](#)^{xxviii} a reçu une aide d'environ un milliard de dollars du gouvernement du Canada pour mettre en œuvre son important programme d'immobilisations. En surveillant le programme d'immobilisations pluriannuel de VIA, Transports Canada a remarqué que la Société a tardé à l'atteint de ses objectifs de dépenses en immobilisations pour 2013–2014. VIA Rail a rencontré des délais dans remettre à neuf ses voitures voyageurs, de sorte que 18 voitures voyageurs exploitées dans le corridor Québec-Windsor ont été remises en service; elle a investi dans ses voies ferrées entre Toronto-Montréal et dans ses systèmes de signalisation et d'avertissement de passage à niveau dans le corridor Toronto-Kitchener-London; et elle a beaucoup progressé dans le remplacement et la mise à niveau des systèmes d'information centraux (réservations, gestion des revenus, automatisation des gares et systèmes financiers). Ces dépenses en immobilisations devraient rendre les services de VIA Rail plus efficaces et fiables, grâce au renouvellement de l'équipement ferroviaire, à l'augmentation de la capacité des voies, à la réfection des gares et à la réalisation d'autres projets stratégiques.

Ressources financières budgétaires (dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
1.3 Infrastructures de transport				
320 633 244	320 633 244	392 219 269	363 848 205	-43 214 961

Ressources financières budgétaires (dollars) – Pour les sous-programmes et les sous-sous-programmes

Dépenses prévues	Dépenses réelles	Écart (prévues moins réelles)
1.3.1 Infrastructure de transport aérien		
26 820 288	32 737 464	-5 917 176
1.3.1.1 Gérance des administrations aéroportuaires		
-5 595 813	-5 751 984	156 171
1.3.1.2 Exploitation des aéroports		
27 076 985	44 947 964	-17 870 979
1.3.1.3 Soutien aux petits aérodromes		
5 339 116	-6 458 516	11 797 632
1.3.2 Infrastructure de transport maritime		
199 915 419	231 103 427	-31 188 008
1.3.2.1 Gérance des administrations portuaires canadiennes		
9 615 630	1 358 250	8 257 380
1.3.2.2 Gérance de la voie maritime et soutien		
96 504 015	116 493 768	-19 989 753
1.3.2.3 Gérance des services de traversiers et soutien		
76 154 113	73 191 677	2 962 436
1.3.2.4 Exploitation des ports		

Dépenses prévues	Dépenses réelles	Écart (prévues moins réelles)
17 641 661	40 059 732	-22 418 071
1.3.3 Infrastructure de transport terrestre et intermodale		
93 897 540	100 007 314	-6 109 774
1.3.3.1 Gérance du transport ferroviaire voyageur et soutien		
1 112 075	13 602 099	-12 490 024
1.3.3.2 Gérance des ponts fédéraux		
65 934 998	65 008 509	926 489
1.3.3.3 Soutien aux infrastructures routières et à d'autres modes de transport		
26 850 467	21 396 706	5 453 761

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme, les sous-programmes et les sous-sous-programmes

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
1.3 Infrastructures de transport		
219	226	-8
1.3.1 Infrastructure de transport aérien		
125	122	3
1.3.1.1 Gérance des administrations aéroportuaires		
10	12	-2
1.3.1.2 Exploitation des aéroports		
112	106	6
1.3.1.3 Soutien aux petits aérodromes		
3	5	-2
1.3.2 Infrastructure de transport maritime		
51	64	-13
1.3.2.1 Gérance des administrations portuaires canadiennes		
7	4	3
1.3.2.2 Gérance de la voie maritime et soutien		
8	7	1
1.3.2.3 Gérance des services de traversiers et soutien		
5	9	-4
1.3.2.4 Exploitation des ports		
30	44	-14
1.3.3 Infrastructure de transport terrestre et intermodale		
43	40	3
1.3.3.1 Gérance du transport ferroviaire voyageur et soutien		
4	3	1
1.3.3.2 Gérance des ponts fédéraux		
3	3	0

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
1.3.3.3 Soutien aux infrastructures routières et à d'autres modes de transport		
37	34	3

L'écart de 43,2 millions de dollars est principalement lié à l'augmentation du paiement législatif à la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent conformément à l'accord en vertu de la *Loi maritime du Canada* et d'une augmentation du financement de la contribution pour le Programme de contributions pour les services ferroviaires voyageurs dans les régions et les localités éloignées (maintenant le Programme pour les services ferroviaires voyageurs dans les régions éloignées) et le Fonds de cession des ports pour les projets d'infrastructure.

L'écart d'ETP est attribuable en partie à la mise en œuvre du Plan d'action économique du Canada, par l'entremise duquel le gouvernement fédéral a réservé un montant de 27,3 millions de dollars pour les exercices 2012–2013 et 2013–2014 afin d'appuyer la cession des installations portuaires ainsi que l'exploitation et l'entretien continus des ports appartenant au gouvernement fédéral.

Résultats du rendement – Pour le programme, les sous-programmes et les sous-sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
1.3 Infrastructures de transport			
L'infrastructure financée par le fédéral est accessible, fiable et opérationnelle	Pourcentage de l'infrastructure financée par le fédéral qui atteint les objectifs opérationnels établis annuellement	100 %	96 %

Le programme n'a pas atteint la cible de cet indicateur de rendement. Les tableaux ci-après renferment plus de détails. Quatre-vingt-seize pour cent de l'infrastructure de transport financée par le gouvernement fédéral répond aux objectifs opérationnels établis chaque année.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
1.3.1 Infrastructure de transport aérien			
L'infrastructure aéroportuaire est accessible aux usagers	Pourcentage de l'infrastructure aéroportuaire soutenue par le fédéral qui est opérationnelle	100 %	Cible atteinte
1.3.1.1 Gérance des administrations aéroportuaires			
Les aéroports du Réseau national d'aéroports sont conformes aux baux	Pourcentage des aéroports du Réseau national d'aéroports qui respectent substantiellement les modalités de leurs baux.	100 %	Cible atteinte
1.3.1.2 Exploitation des aéroports			
Les aéroports sont opérationnels et accessibles aux usagers	Pourcentage des aéroports qui sont opérationnels	100%	Cible atteinte
1.3.1.3 Soutien aux petits aérodromes			
Les aéroports sont opérationnels et accessibles aux usagers	Pourcentage des aéroports financés qui ont une certification opérationnelle	100 %	Cible atteinte

Le programme a atteint toutes ses cibles pour ces indicateurs de rendement.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
1.3.2 Infrastructure de transport maritime			
L'infrastructure maritime est opérationnelle et accessible aux usagers	Pourcentage de l'infrastructure maritime qui est opérationnelle.	100 %	Cible atteinte
1.3.2.1 Gérance des administrations portuaires canadiennes			
Conformité avec les lois, les règlements et les lettres patentes	Pourcentage des transactions qui sont en conformité avec les lois, les règlements et les politiques du gouvernement fédéral	100 %	Cible atteinte
1.3.2.2 Gérance de la voie maritime et soutien			
La Voie maritime est ouverte et accessible pour la circulation commerciale	Pourcentage de la Voie qui est accessible.	99 %	Cible atteinte
1.3.2.3 Gérance des services de traversiers et soutien			
Les services de traversiers offerts dans les régions éloignées, à l'échelle régionale et imposés par la Constitution, sont accessibles aux usagers	Pourcentage des traverses prévues qui sont effectuées	100 % ²¹	Cible atteinte
1.3.2.4 Exploitation des ports			
Les services ferroviaires voyageurs interurbains et en régions éloignées, financés par le fédéral, permettent de respecter les engagements actuels	Pourcentage des niveaux de service prévus qui sont effectués par des transporteurs ferroviaires voyageurs subventionnés par le fédéral (services interurbains et en régions éloignées)	100 %	Cible atteinte

Le programme a atteint toutes ses cibles pour ces indicateurs de rendement.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
1.3.3 Infrastructure de transport terrestre et intermodale			
Les projets d'infrastructure de transport terrestre financés par le fédéral sont achevés et accessibles aux usagers selon, et conforme à, la date d'entente avec le récipiendaire	Pourcentage de l'infrastructure de transport terrestre financée par le fédéral qui est opérationnelle	100 %	96 %

²¹ Ne comprend pas les problèmes liés à la mécanique ou aux conditions météorologiques hors du contrôle des exploitants.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
1.3.3.1 Gérance du transport ferroviaire voyageur et soutien			
Les services ferroviaires voyageurs interurbains et en régions éloignées, financés par le fédéral, permettent de respecter les engagements actuels	Pourcentage des niveaux de service prévus qui sont effectués par des transporteurs ferroviaires voyageurs subventionnés par le fédéral (services interurbains et en régions éloignées)	100 %	96 %
1.3.3.2 Gérance des ponts fédéraux			
Les ponts appartenant au gouvernement fédéral peuvent répondre à la demande actuelle et future	Pourcentage du financement fédéral qui est obtenu et versé à temps pour permettre à un projet de débiter dans la période convenue	100 %	Cible atteinte
1.3.3.3 Soutien aux infrastructures routières et à d'autres modes de transport			
L'infrastructure des routes et des postes frontaliers financée par le fédéral est accessible aux usagers	Pourcentage des projets de routes et de postes frontaliers qui atteignent les objectifs de financement	100 %	Cible atteinte

Le programme n'a pas atteint la cible pour les indicateurs de rendement 1.3.3 et 1.3.3.1. Le nombre de trains-milles a baissé en raison de la suspension du service Matapédia-Gaspé attribuable à l'état des voies et à des services moins fréquents que prévu dans le corridor Québec-Windsor. (Trains-milles : nombre total de milles parcourus par tous les trains).

Programme 1.4 : Analyse et innovation dans le secteur des transports

Description : Le programme d'analyse et d'innovation dans le secteur des transports a pour objet de permettre l'exécution d'activités d'analyse et de recherche pour appuyer l'efficacité du réseau de transport. Le programme transforme des données en des produits analytiques et des renseignements pouvant donner suite à des mesures; effectue des recherches socio-économiques qui permettent de comprendre les principaux facteurs de changement à l'égard des enjeux en matière d'efficacité du transport et des réactions possibles; effectue des recherches exploratrices et appliquées pour trouver des technologies prometteuses, et en favoriser l'acceptation; établit des liens plus solides entre les sciences et les politiques, et favorise l'excellence novatrice, scientifique et en recherche dans les transports; gère les travaux de collecte de données sur le transport; et supervise et fait des rapports sur les tendances dans le réseau des transports, afin d'améliorer l'efficacité et la compétitivité du secteur.

Sous-programme 1.4.1 : Analyse et recherche socio-économiques

Description : Le programme de l'analyse et de la recherche socio-économiques examine les questions relatives aux transports, dont celles de nature économique, financière et fiscale susceptibles d'influer sur l'efficacité des transports. Ce programme permet d'accomplir ce qui suit : retenir les activités et les initiatives qui sont conçues pour mesurer l'efficacité et la fiabilité du réseau des transports; déterminer et analyser les enjeux et les tendances dans le secteur des transports; évaluer les effets qui touchent les transports, en mettant notamment l'accent sur la détermination des coûts économiques de ces effets; aider les intervenants du secteur des transports à élaborer des réponses éclairées aux questions sur l'efficacité des transports.

Sous-programme 1.4.2 : Innovation, recherche, développement et technologie dans le secteur des transports

Description : Le programme de l'innovation, de la recherche, du développement et de la technologie dans le secteur des transports joue le rôle de centre de coordination pour la prestation d'un programme intégré d'innovation dans le secteur des transports. Ce programme établit l'orientation en matière de politiques et de stratégie pour la recherche et le développement; élabore, conçoit, négocie et gère ou exécute des initiatives et des programmes de recherche en ce qui concerne les technologies innovatrices; favorise l'acquisition et la diffusion des connaissances scientifiques ainsi que la mise en application des technologies; s'associe et collabore avec d'autres ministères fédéraux, d'autres gouvernements, le milieu universitaire et le secteur privé; appuie les capacités scientifiques liées au transport. Ces activités font progresser l'ensemble de connaissances des sciences et des technologies du transport, aidant le secteur à renforcer l'efficacité du réseau de transport.

Sous-programme 1.4.3 : Cadre et gérance des données sur le transport

Description : Le programme du cadre et de la gérance des données sur le transport a pour objet de recueillir, de valider, de protéger et de diffuser des données socio-économiques, financières et opérationnelles propres à un mode de transport et se rapportant au réseau de transport canadien. Ces activités constituent une obligation imposée par la *Loi sur les transports au Canada* et permettent l'élaboration du rapport annuel autorisé sur l'état des transports au Canada, ainsi que d'autres rapports statistiques qui sont utiles à l'industrie. Le programme saisit les activités et les initiatives en rapport avec les données sur le transport et l'industrie, à l'appui d'un réseau de transport efficace, et oriente toutes les activités en rapport avec les données de façon intégrée et cohérente. Le programme fournit également des services de surveillance du secteur, ainsi que des rapports, à l'appui de l'évaluation et de la formulation de politiques ainsi que des politiques, des règlements et des prises de décision fondés sur des données probantes, et aide les intervenants du secteur des transports à mieux comprendre les tendances du secteur.

Analyse du rendement

Transports Canada a fait la promotion de l'innovation dans le secteur des transports en encourageant le recours à des pratiques et à des technologies novatrices pour augmenter le rendement et la productivité du réseau de transport. Ce travail appuie les efforts que le Ministère déploie afin d'évaluer et de renouveler son cadre stratégique pour un réseau de transport compétitif et moderne.

Les projets de recherche et développement menés étaient étroitement alignés sur les cinq priorités de recherches stratégiques, notamment sur le climat froid, la sûreté, l'accessibilité ainsi que les transports durables et novateurs. Les recherches dans ces domaines mettent hautement à contribution l'industrie et le milieu universitaire dans des aspects comme la prévention de l'accumulation de glace sur les pistes d'aviation, l'amélioration du contrôle de sûreté aux ports et aux aéroports, l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau et la réduction des effets de la dégradation du pergélisol sur les infrastructures dans le Nord.

Grâce à [l'Initiative d'adaptation des transports dans le Nord](#)^{xxix}, le Ministère agit à titre de courtier du savoir, rassemblant des experts des gouvernements provinciaux et territoriaux, du milieu universitaire et de l'industrie pour relever les défis du secteur des transports attribuables à la dégradation du pergélisol et à la navigation maritime dans l'Arctique. Les initiatives ont tenu compte des enjeux les plus urgents en matière de transport auxquels le Nord est confronté et elles

comprenaient des évaluations de la vulnérabilité des infrastructures essentielles dans le Nord aux changements climatiques ainsi que des évaluations des technologies et des outils novateurs. Le Ministère a signé 12 ententes pour mieux faire comprendre l'incidence des changements climatiques dans le Nord, il a facilité des solutions d'adaptation pour la planification des transports et il a établi une capacité d'adaptation dans le Nord canadien.

Le ministère des Transports a présenté au Parlement, en octobre 2013, son rapport annuel intitulé *Les Transports au Canada 2012* sur l'état des transports au Canada. Il s'agit du sixième rapport produit conformément aux exigences de l'article 52 de la *Loi sur les transports au Canada* de 2007.

Le Ministère a également analysé la productivité et l'efficacité du réseau de transport. Les résultats de l'analyse ont été versés dans le rapport *Les Transports au Canada 2012*, et communiqués à des intervenants internes et externes. La collecte de données maritimes a aussi été améliorée. Par exemple, le Ministère reçoit maintenant des données sur les importations et les exportations de l'Agence des services frontaliers du Canada et il peut s'en servir pour analyser le rendement et la fluidité du réseau de transport.

Ressources financières budgétaires (dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
1.4 Analyse et innovation dans le secteur des transports				
15 333 651	15 333 651	12 804 034	12 885 608	2 448 043

Ressources financières budgétaires (dollars) – Pour les sous-programmes et les sous-sous-programmes

Dépenses prévues	Dépenses réelles	Écart (prévues moins réelles)
1.4.1 Analyse et recherche socio-économiques		
2 450 104	2 140 390	309 714
1.4.2 Innovation, recherche, développement et technologie dans le secteur des transports		
10 166 884	8 082 760	2 084 124
1.4.3 Cadre et gérance des données sur le transport		
2 716 663	2 662 458	54 205

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme, les sous-programmes et les sous-sous-programmes

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
1.4 Analyse et innovation dans le secteur des transports		
71	53	18
1.4.1 Analyse et recherche socio-économiques		
29	16	13
1.4.2 Innovation, recherche, développement et technologie dans le secteur des transports		
19	20	-1
1.4.3 Cadre et gérance des données sur le transport		

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
23	17	6

L'écart de 2,4 millions de dollars est attribuable à la diminution du financement des subventions et des contributions suite au transfert du programme de contribution des Systèmes de transport intelligents (1.4) au programme d'Infrastructures de transport (1.3).

L'écart d'ETP est dû en partie à la mise en œuvre des mesures de réduction des coûts du budget de 2012 afin de réaliser des économies organisationnelles. Bien que les mesures de réduction des coûts doivent être mises en œuvre sur une période de trois ans, la majorité des employés visés par les mesures de réduction ont été informés pendant la première année de façon à réduire au minimum les répercussions sur les personnes et sur le Ministère. Une grande proportion des employés a choisi de quitter plus tôt au cours de la période de mise en œuvre.

Résultats du rendement – Pour le programme et les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
1.4 Analyse et innovation dans le secteur des transports			
Les Canadiens et les intervenants sont informés sur l'état des transports au Canada, y compris les tendances et statistiques sectorielles pertinentes, l'innovation et les recherches effectuées au niveau fédéral dans le secteur.	Le nombre d'appels de fichier pour le rapport annuel sur l'état des transports au Canada	75 000	Un rapport annuel a été rédigé. Compte tenu des changements au site Web ministériel, le nombre de visites sur le site ne peut plus être mesuré. Cet indicateur fait l'objet d'un examen.
1.4.1 Analyse et recherche socio-économiques			
La communauté canadienne d'intervenants du secteur des transports qui met en place des politiques et des règlements, gère l'infrastructure et assure la prestation des services de transport, ainsi que tous les Canadiens sont informés des tendances et des enjeux qui ont une incidence sur le secteur des transports.	Nombre d'appels de fichiers à l'addenda statistique du rapport annuel sur la situation des transports au Canada	Plus de 50 000 (à confirmer)	Un rapport annuel a été rédigé. Compte tenu des changements au site Web ministériel, le nombre de visites sur le site ne peut plus être mesuré. Cet indicateur fait l'objet d'un examen.
1.4.2 Innovation, recherche, développement et technologie dans le secteur des transports			
Investissements dans la recherche et développement ainsi que la technologie et l'innovation	Ratio d'investissements dans la recherche et développement ainsi que la technologie obtenus des sources externes.	Ratio d'investissements de 1:1	Pour chaque dollar investi, 2,83 dollars ont été tirés de sources extérieures
1.4.3 Cadre et gérance des données sur le transport			
L'industrie respecte ses obligations en matière d'établissement de rapports sur les données, conformément à la	Degré de conformité des compagnies aériennes opérant au Canada vis-à-vis les règlements sur les	90 %	92 %

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Loi sur les transports au Canada et la réglementation des données d'accompagnement	données de la Loi sur les transports au Canada (également connus comme le Règlement sur les renseignements des transporteurs et des exploitants d'entreprises de transport et de manutention de grain).		

Les données sur le rendement ne sont pas disponibles pour les indicateurs 1.4 et 1.4.1, mais le programme a dépassé sa cible en matière de recherche, de développement et de technologie, car pour chaque dollar investi, 2,83 dollars ont été tirés de sources extérieures. De plus, la cible portant sur la conformité des lignes aériennes canadiennes au règlement sur les renseignements a aussi été dépassée.

Résultat stratégique 2 : Un réseau de transport respectueux de l'environnement

Transports Canada favorise un réseau de transport respectueux de l'environnement au Canada. Ce résultat stratégique : met en œuvre le programme environnemental du gouvernement fédéral dans le secteur des transports et achève d'autres programmes fédéraux visant à réduire les émissions atmosphériques pour protéger la santé des Canadiens et l'environnement pour les générations futures; protège le milieu marin en réduisant la pollution de l'eau causée par les transports; s'acquitte de ses responsabilités à l'égard de ses propres activités en vue d'un environnement plus propre et plus sain.

Les programmes et les sous-programmes suivants appuient ce résultat stratégique :

Programme 2.1 : Air pur – Transport

Description : Le programme Air pur – Transport fait progresser le programme de l'air pur du gouvernement fédéral dans le secteur des transports. Il complète également d'autres programmes fédéraux visant à réduire les émissions atmosphériques pour améliorer la santé des Canadiens et l'environnement pour les générations à venir. Ses deux objectifs principaux sont les suivants : réglementer les émissions atmosphériques provenant du secteur des transports et surveiller les obligations et les engagements de Transports Canada dans le cadre du programme de l'air pur.

Sous-programme 2.1.1 : Cadre réglementaire sur la qualité de l'air et surveillance

Description : Le programme du cadre réglementaire sur la qualité de l'air et surveillance qui tient son pouvoir de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, et de la *Loi sur l'aéronautique*, contribue à réduire les émissions atmosphériques provenant du secteur des transports grâce à la création et à la mise en œuvre de régimes réglementaires. Il permet : d'établir les cadres juridique et réglementaire qui régissent les émissions atmosphériques provenant du secteur des transports; de surveiller la conformité des entreprises de transport avec leurs obligations réglementaires; de représenter le Canada dans des discussions visant à établir des normes internationales concernant les émissions atmosphériques dans le secteur des transports; et de contribuer à élaborer des instruments de mise en œuvre en vue de réduire les émissions atmosphériques provenant du secteur des transports au Canada.

Sous-programme 2.1.2 : Air pur – Programmes

Description : Les programmes sur la qualité de l'air permettent au gouvernement fédéral d'améliorer les programmes environnementaux du secteur des transports. Voici les éléments qui s'y rattachent : proposition de moyens pragmatiques visant à réduire les gaz à effet de serre et autres polluants liés au transport; mise à l'épreuve et application de technologies automobiles de pointe en vue de réduire les gaz à effet de serre et autres polluants provenant des véhicules motorisés; création de partenariats; et conception, négociation et gestion des initiatives de réduction des émissions reliées au transport²².

²² À l'exception des voitures de tourisme, des camions légers et des camions lourds, qui sont réglementés par Environnement Canada en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* (LCPE 1999). Comprend les essais de sécurité et de performance environnementale afin d'aider à l'élaboration de règlements et de

Analyse du rendement



Sous le thème d'un réseau de transport respectueux de l'environnement dans le cadre du Programme de l'air pur, Transports Canada a dirigé la participation du gouvernement du Canada à l'[Organisation maritime internationale](#)^{xxx} visant à réduire les polluants atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre provenant de la navigation maritime internationale. Le Ministère a également pris une part active au sein du groupe directeur du Comité de la protection de l'environnement en aviation de l'[Organisation de l'aviation civile internationale](#), mais aussi à ses divers groupes de travail et comités.

Le 8 mai 2013, des modifications ont été apportées au *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux* en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, établissant la zone de contrôle des émissions de l'Amérique du Nord en territoire canadien ainsi que des normes d'émissions visant les bâtiments canadiens exploités dans les eaux des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent. Ce règlement exige que les bâtiments respectent des normes d'émission de soufre, soit en utilisant des carburants à faible teneur en soufre, soit des technologies de contrôle des émissions. Les nouveaux navires construits après le 1^{er} janvier 2016 devront respecter les normes les plus rigoureuses sur la teneur en oxydes d'azote. On estime que les avantages pour la santé publique des normes combinées prescrites dans cette réglementation seront de l'ordre d'un milliard de dollars par année.

Le projet de *Règlement sur les émissions des locomotives* est en cours de rédaction, et sa publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* est prévue à l'exercice 2014–2015. En avril 2013, Transports Canada et l'Association des chemins de fer du Canada ont signé un protocole d'entente canadien refondu. Cette nouvelle entente encourage les compagnies de chemin de fer membres de l'Association des chemins de fer du Canada à continuer de réduire volontairement leurs émissions de contaminants aériens et de gaz à effet de serre et d'en faire rapport pour la période de 2011 à 2015. Le Ministère appuie aussi la recherche sur de nouvelles technologies visant à réduire les émissions du secteur ferroviaire par l'entremise de programmes universitaires. Les projets de recherche comprenaient des enquêtes sur la réduction des émissions par l'utilisation de biodiésel et de diésel à ultra faible teneur en soufre et l'électrification du transport ferroviaire.

Le Ministère a signé deux accords de contribution dans le cadre du programme de système de réservation de camions : l'un avec Port Metro Vancouver qui permettra d'équiper le reste du parc de camions commerciaux de GPS pour suivre les chauffeurs de camion et leur communiquer des renseignements importants en temps réel sur les trajets, la congestion et les opérations, pour ainsi améliorer l'efficacité opérationnelle et réduire les émissions au port; et un autre avec Port de Montréal qui installera une technologie d'identification par radiofréquence, afin d'améliorer l'accès intermodal et le débit de circulation des camions, et ainsi réduire la congestion et les émissions globales au port.

Dans le cadre du programme d'alimentation à quai pour les ports, des accords de contribution ont également été signés avec des bénéficiaires pour l'installation et la mise en service de neuf bornes d'alimentation à quai à quatre ports canadiens afin de réduire les émissions des bâtiments dans les ports. Deux de ces systèmes sont opérationnels et sept sont en cours de construction. Par exemple, la Seaspan Ferries Corporation a installé un système d'alimentation à son quai de la baie Swartz

normes pour les technologies de pointe pour les véhicules, dans le cadre de l'initiative écoTECHNOLOGIE pour les véhicules II.

sur l'île de Vancouver, et le port de Halifax en construit un en ce moment pour ses paquebots de croisière.

Le Ministère a collaboré avec d'autres organismes gouvernementaux, le secteur privé et le milieu universitaire pour concevoir de nouvelles technologies ayant le potentiel de réduire les émissions et d'améliorer l'efficacité énergétique des navires. Une étude menée auprès de 18 intervenants de la côte ouest a confirmé que le gaz naturel liquéfié (GNL) était un carburant de rechange viable et conforme à la nouvelle norme de la zone de contrôle des émissions de l'Amérique du Nord. Un appel de propositions a été lancé auprès de l'industrie afin de trouver de nouvelles solutions pour réduire toutes les sources d'émissions à bord des navires. Cinq projets ont été retenus et sont présentement en marche.

Le programme écoTECHNOLOGIE pour véhicules (eTV) a mené 17 programmes d'essai et d'évaluation visant à vérifier la sécurité et le rendement environnemental des technologies de pointe pour les voitures de tourisme et les camions lourds. Par exemple, eTV a mené des essais en soufflerie afin d'évaluer de nouvelles technologies aérodynamiques pour les voitures de tourisme et les camions, et mis à l'essai des systèmes d'alerte sonore installés dans divers véhicules hybrides et électriques en collaboration avec les États-Unis, sous l'égide du Conseil de coopération en matière de réglementation. Les résultats servent à concevoir les normes et les règlements sur la sécurité et l'environnement pour les technologies de pointe pour les véhicules au Canada, aux États-Unis et partout dans le monde.

En 2013–2014, Transports Canada a terminé l'Étude sur l'utilisation des véhicules au Canada afin de combler les écarts en matière de données et de recueillir des renseignements concernant les véhicules légers qui serviront à leur tour à l'élaboration d'un règlement canadien sur les émissions de gaz à effet de serre provenant des véhicules. Ces études, maintenant réalisées dans cinq provinces (Saskatchewan, Manitoba, Ontario, Québec et Île-du-Prince-Édouard), ont généré des outils pour recueillir des données d'activité directement en lien avec les caractéristiques du véhicule et sa consommation de carburant.

Ressources financières budgétaires (dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
2.1 Air pur - Transport				
37 144 563	37 144 563	39 195 642	27 755 589	9 388 974

Ressources financières budgétaires (dollars) – Pour les sous-programmes

Dépenses prévues	Dépenses réelles	Écart (prévues moins réelles)
2.1.1 Cadre réglementaire sur la qualité de l'air et surveillance		
13 968 142	14 969 584	-1 001 442
2.1.2 Air pur - programmes		
23 176 422	12 786 005	10 390 417

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme et les sous-programmes

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
2.1 Air pur - Transport		
90	75	15
2.1.1 Cadre réglementaire sur la qualité de l'air et surveillance		
61	49	12
2.1.2 Air pur - programmes		
29	27	2

L'écart de 9,4 millions de dollars est principalement lié aux retards de projet des programmes d'alimentation à quai pour les ports et des systèmes de réservation de camions dans le cadre de l'initiative sur l'air pur.

Résultats du rendement – Pour le programme et les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
2.1 Air pur - Transport			
Baisse de l'intensité des émissions de gaz à effet de serre (GES) et autres polluants dans le secteur des transports	Changement en pourcentage de l'intensité des émissions liées au transport (changement en pourcentage de l'intensité mesuré d'après les tonnes par unité d'activité -- p. ex. tonnes-km, tonnes par heure, tonnes par appel, etc.)	Une réduction de l'intensité en fonction du plan établi dans le cadre de l'approche horizontale du gouvernement sur l'air pur Nota : Il sera possible d'établir une valeur absolue seulement lorsque la part du secteur des transports dans les objectifs de réduction fédéraux sera définie et communiquée. Date pour atteindre la cible : mars 2020	De 2005 à 2011 : Transport de marchandises : augmentation de 81 à 97 grammes par tonne-km. Transport de passagers : baisse de 142 à 124 grammes d'équivalent en gaz carbonique par passager-km.

Tous les modes de transport de marchandises sont devenus plus efficaces (et leurs émissions de GES ont diminué) entre 2005 et 2011, soit la dernière année pendant laquelle les données étaient disponibles. La dépendance au camionnage pour transporter les marchandises a fait augmenter de façon globale les émissions de GES dans le transport des marchandises, qui sont passées de 81 à 97 grammes par tonne-kilomètre.

En général, les émissions provenant du transport de passagers ont été stables entre 2005 et 2011, tandis que l'activité des passagers a augmenté de 15 % (de 716 à 830 milliards de passager-kilomètre); en conséquence, l'intensité du transport de passagers a baissé de 12 %, soit de 142 à 124 grammes d'équivalent en gaz carbonique par passager-kilomètre. Selon Ressources naturelles Canada, entre 2005 et 2011, tous les modes de transport de passagers ont connu une baisse d'intensité des émissions de GES, sauf le transport ferroviaire, où les émissions sont restées stables à 142 g d'équivalent CO₂. La baisse la plus importante de l'intensité des GES a eu lieu dans le transport aérien, soit 34 %, suivi par les camions légers, les voitures de tourisme et les autres véhicules routiers (motocyclettes, autobus scolaires, autobus urbains et autobus interurbains), dont l'intensité des émissions a baissé de 8 %, 7 % et 7 % respectivement. L'importante baisse de l'intensité des émissions du transport aérien était attribuable à

l'augmentation de 34 % du nombre de passager-kilomètre, tandis que le total des émissions a baissé de 13 %.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
2.1.1 Cadre réglementaire sur la qualité de l'air et surveillance			
Cadre de réglementation (et de politiques) sur l'air pur qui concorde avec les normes internationales	Pourcentage des instruments de mesure qui concordent avec les lois canadiennes ou les normes internationales	100 % Date pour atteindre la cible : mars 2015	Toutes les normes environnementales actuelles du Canada en matière d'aviation sont harmonisées avec les normes approuvées de l'Organisation de l'aviation civile internationale. La réglementation sur les émissions atmosphériques du secteur maritime est harmonisée à 80 %. Elle devrait l'être entièrement en 2020.
2.1.2 Air pur - Programmes			
Les technologies vertes de transport sont accessibles aux usagers	Les technologies vertes de transport mises en œuvre par les usagers	10 Date pour atteindre la cible : mars 2016	En voie d'atteindre la cible

Toutes les normes environnementales actuelles du Canada en matière d'aviation sont harmonisées avec les normes approuvées de l'Organisation de l'aviation civile internationale. La nouvelle réglementation sur les émissions atmosphériques du secteur maritime a retardé la mise en œuvre des normes sur le soufre visant les navires canadiens exploités dans les Grands Lacs, mais d'ici 2020, l'harmonisation sera entière. En somme, le programme sur les initiatives sur l'air pur est en voie d'atteindre sa cible de rendement de 2016.

Programme 2.2 : Eau propre – Transport

Description : Le programme Eau propre – Transport protège le milieu marin, en réduisant la pollution de l'eau provenant des activités du secteur des transports. Le programme réglemente et surveille les répercussions des déversements provenant des navires dans le milieu marin, réglemente les eaux de ballast et contribue à établir des règles nationales et internationales qui régissent les restrictions touchant la responsabilité en cas d'incidents de pollution marine. Cette activité fait progresser le programme Eau propre du gouvernement dans le secteur des transports et complète d'autres programmes fédéraux visant à protéger la santé des Canadiens et l'environnement pour les générations à venir. Le programme représente également le Canada dans le cadre de discussions en vue d'établir des normes internationales en guise de prévention de la pollution par des bâtiments navigant en eaux canadiennes et de s'occuper de la menace que représentent les espèces aquatiques envahissantes.

Sous-programme 2.2.1 : Cadre réglementaire du programme Eau propre

Description : Relevante de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*, de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* ainsi que de certaines conventions internationales, le cadre réglementaire du programme sur l'eau

propre fixe les cadres juridiques et réglementaires qui régissent la protection du milieu marin contre la pollution et les espèces envahissantes ainsi que les répercussions des cas de pollution sur l'environnement.

Sous-programme 2.2.2 : Programme de surveillance réglementaire pour l'assainissement de l'eau

Description : Le programme de surveillance réglementaire pour l'assainissement de l'eau contribue à réduire la pollution causée par le transport par navires, en surveillant la conformité des sociétés de transport au cadre réglementaire en matière de sécurité maritime, au moyen d'une surveillance, d'inspections, de vérifications, de supervision et de mise en application.

Analyse du rendement



L'engagement du gouvernement du Canada à créer [un système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes](#)^{xxxi} à l'appui du [Développement responsable des ressources](#)^{xxiii} resserre la sécurité du transport maritime. L'objectif du système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes est de prévenir les déversements, de procéder rapidement au nettoyage, le cas échéant, et de veiller à ce que les pollueurs, et non les contribuables, soient responsables des coûts dans le cas peu probable d'un déversement.



Transports Canada a instauré un certain nombre de mesures dans le cadre du système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes; il a notamment augmenté les inspections des navires-citernes étrangers; resserré la surveillance systématique des navires, débuté l'établissement d'un système de commandement en cas d'incident; lancé le processus visant à désigner Kitimat en tant que port public afin d'augmenter le contrôle du trafic de bâtiments; mené des recherches scientifiques; et installé des aides à la navigation nouvelles et modifiées. De plus, [le Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes](#)^{xxiii} a été créé pour examiner le Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures par des navires et proposer des recommandations visant à le renforcer. Le Comité a publié à la fin de 2013 son rapport d'examen sur le régime de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures au sud du 60° parallèle.

Donnant suite au conseil du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes, et s'inspirant d'autres études et documents de gouvernements provinciaux, de groupes autochtones et d'intervenants du domaine maritime de partout au Canada, le gouvernement fédéral instaurera de nouvelles mesures pour renforcer davantage le système canadien déjà robuste de sécurité des navires-citernes, dont les suivantes :

- Moderniser le système canadien de navigation maritime : le Canada prendra un rôle de leadership dans la mise en œuvre de la navigation électronique, qui permettra de réduire le risque d'un déversement d'hydrocarbures grâce à des renseignements et à des données exactes sur les dangers de la navigation, les conditions météorologiques et l'état de la mer, qui seront fournis en temps réel aux exploitants de bâtiment;
- Établir des plans d'intervention sectorielle pour chaque région ci-après où le trafic de navires-citernes est élevé en ce moment : partie sud de la Colombie-Britannique; Saint John et la baie de Fundy, au Nouveau-Brunswick; Port Hawkesbury, en Nouvelle-Écosse; et le golfe du Saint-Laurent, au Québec;
- Soutenir les collectivités autochtones afin qu'elles puissent participer aux préparatifs d'urgence en cas d'incident maritime autour de leurs collectivités;

- Modifier la loi afin de permettre le recours à des mesures d'intervention de rechange, mais aussi de clarifier l'autorité de la Garde côtière canadienne à utiliser et à autoriser ces mesures lorsqu'il serait possible de dégager un avantage environnemental net;
- Renforcer le principe du pollueur-payeur en présentant des modifications à des dispositions législatives et réglementaires pour augmenter la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.

Par ses actions visant à resserrer la sécurité des navires-citernes, le gouvernement établit un système de classe mondiale pour protéger les milieux marins et transporter de manière responsable les ressources naturelles.

Le Ministère a honoré son engagement à protéger le milieu marin en contribuant à la réduction de la pollution de l'eau causée par les activités de transport. Les aéronefs de surveillance de la pollution dans le cadre du programme national de surveillance aérienne ont surveillé toutes les régions du Canada. Le programme contribue encore à dissuader les pollueurs potentiels qui passent dans les eaux de compétence canadienne. Les aéronefs du programme de surveillance ont survolé plus de 19 989 bâtiments (une hausse de 97,25 %) et ils ont détecté quelque 219 627 bâtiments au moyen du système d'identification automatique. Grâce au programme national de surveillance aérienne, 214 incidents de pollution ont été détectés ou ont fait l'objet d'une intervention, et de ce nombre, 43 étaient de source connue. Les 171 autres sont des déversements provenant de sources inconnues. Tous les déversements détectés par un aéronef sont signalés. Les déversements provenant des navires sont immédiatement signalés en vol au bureau régional compétent de Sécurité et Sûreté maritimes pour enquête. Tous les déversements de sources inconnues (plus de 5 litres) sont signalés immédiatement à la Garde côtière canadienne par l'entremise du bureau responsable des questions de pollution des Services de communications et de trafic maritimes. Le programme national de surveillance aérienne a également prêté assistance pour les appels de recherche et sauvetage du centre de coordination régional.

Transports Canada a continué de multiplier les activités de surveillance de la conformité. Il a notamment élaboré des normes de service pour les inspections; fourni des conseils à l'industrie sur les problèmes de conformité; et répondu aux préoccupations concernant les problèmes techniques auxquels l'industrie est confrontée, comme des normes pour gérer les opérations de transfert.

Ressources financières budgétaires (dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
2.2 Eau propre - Transport				
2 299 329	2 299 329	10 675 404	16 198 195	-13 898 866

Ressources financières budgétaires (dollars) – Pour les sous-programmes

Dépenses prévues	Dépenses réelles	Écart (prévues moins réelles)
2.2.1 Cadre réglementaire du programme Eau propre		
234 594	1 711 269	-1 476 675
2.2.2 Programme de surveillance réglementaire pour l'assainissement de l'eau		
2 064 735	14 486 926	-12 422 191

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme et les sous-programmes

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
2.2 Eau propre - Transport		
13	52	-39
2.2.1 Cadre réglementaire du programme Eau propre		
2	6	-4
2.2.2 Programme de surveillance réglementaire pour l'assainissement de l'eau		
11	46	-35

L'écart de 13,9 millions de dollars est principalement attribuable à l'augmentation des dépenses relatives à la mise en œuvre de la phase un (parties un et deux) d'une stratégie pour mettre en œuvre le système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes et le régime de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures qui a été approuvé après le début de l'exercice financier.

L'écart d'ETP est attribuable à la hausse du nombre d'inspecteurs dans le cadre de la mise en œuvre des initiatives entourant le système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes, qui ne faisaient pas partie des ETP prévus, car les initiatives ont été annoncées après la rédaction du RPP de 2013–2014 de Transports Canada.

Résultats du rendement – Pour le programme et les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
2.2 Eau propre - Transport			
Prévention de la pollution marine provenant des navires qui exploitent les eaux de juridiction canadienne	Nombre de rejets de polluants nocifs dans l'écosystème marin par des navires identifiés	17 Date pour atteindre la cible : mars 2017	43

Ce résultat comprend tous les déversements provenant des navires recensés par le programme national de surveillance aérienne. Dans le cadre de l'initiative du système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes, le programme a presque doublé sa fréquence de patrouilles à la suite d'une augmentation de son financement et, par conséquent, on a pu survoler 9 855 bâtiments de plus qu'au cours de l'année précédente (une hausse de 97,25 %).

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
2.2.1 Cadre réglementaire du programme Eau propre			
Un cadre de réglementation moderne sur l'eau propre et des politiques qui sont harmonisé avec les normes internationales en vigueur	Nombre d'instruments de mesure qui concordent avec les lois canadiennes et/ou les normes internationales en vigueur	95 % Date pour atteindre la cible : mars 2017	99 %

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
2.2.2 Programme de surveillance réglementaire pour l'assainissement de l'eau			
L'industrie est conforme au cadre réglementaire	Pourcentage de l'industrie qui est conforme au cadre réglementaire du régime d'intervention environnementale	95 % Date pour atteindre la cible : mars 2017	98,7 %
L'industrie du transport maritime est conforme au cadre réglementaire pour le rejet d'eau de ballast dans les eaux de juridiction canadienne	Pourcentage des navires qui respectent le Règlement sur le contrôle et la gestion des eaux de ballast	95 %	90 %

En ce qui a trait à l'harmonisation avec les lois et les normes, 99 % des instruments sont alignés sur les lois canadiennes, dépassant ainsi la cible. Dans le *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux* de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, pourrait comprendre des exigences qui ne cadraient pas avec l'application de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* dans les eaux intérieures au nord du 60^e parallèle, un examen est en cours. Les instruments sont harmonisés à 90 % avec les normes internationales. Le *Règlement* doit être mis à jour afin de mettre en œuvre les récents changements qui ont été apportés aux normes en marge de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires.

L'inspection des bâtiments étrangers exploités au Canada dans le cadre du programme de contrôle par l'État du port a montré que les exigences environnementales étaient respectées dans une proportion de 98,7 %. Quarante-vingt-dix pour cent des bâtiments ont signalé l'état de leurs eaux de ballast 96 heures avant leur arrivée dans un port canadien. Ce pourcentage s'élève à 100 % dans les Grands Lacs, du fait que tous les bâtiments entrants ont été inspectés dans le cadre du programme conjoint avec la garde côtière américaine et les corporations canadienne et américaine de gestion de la Voie maritime.

Programme 2.3 : Gérance de l'environnement – Transport

Description : Le programme de Gérance de l'environnement – Transport permet de remplir les responsabilités de Transports Canada à l'égard de ses propres activités en vue d'un système de transport national respectueux de l'environnement pour les Canadiens, en assurant la conformité aux obligations environnementales du ministère en relation avec les lois, les règlements, les politiques et lignes directrices, et en respectant ses obligations légales de consulter les Autochtones. Ce programme permet : d'assumer les responsabilités de Transports Canada à l'égard de la mise en application d'une [stratégie ministérielle de développement durable](#)^{xxxiv} en vertu de la [Loi fédérale sur le développement durable](#)^{xxxv}; de s'assurer que les terres et les installations de Transports Canada sont gérées de façon respectueuse de l'environnement conformément à la législation et aux politiques fédérales; d'offrir un soutien fonctionnel relatif aux évaluations environnementales, notamment pour les projets d'exploitation des ressources; de gérer les lieux contaminés et de donner des conseils sur la consultation des Autochtones.



Analyse du rendement

Transports Canada a appuyé les initiatives du gouvernement du Canada visant à améliorer le cadre réglementaire des grands projets de ressources partout au pays. Le Ministère a coordonné une démarche efficace pour appliquer les processus du Bureau de gestion des grands projets et du Bureau de gestion des projets nordiques dans l'ensemble des ministères participant à cette initiative. Le Ministère a participé à 48 des 78 projets du Bureau de gestion des grands projets et à 18 du Bureau de gestion des projets nordiques qui sont en ce moment à l'étape de l'évaluation environnementale et des consultations auprès des Autochtones.

Le Ministère est responsable d'une vaste gamme d'activités de transport et il possède et exploite plus de 104 sites, notamment des aéroports, des ports et des lits portuaires. Les activités concernent les parcs d'aéronefs et de véhicules, les centres d'approvisionnement, les entrepôts et les bureaux aux divers sites dans les grands centres et en région éloignée à travers le pays. C'est par son Système national de gestion de l'environnement que Transports Canada mesure le rendement et surveille le respect des lois, des règlements et des politiques environnementales visant ces sites. Le Ministère a également terminé la portée des travaux annuels prévus pour 60 projets d'assainissement de sites contaminés. Transports Canada détient également un nombre important d'avois exploités par des tiers, notamment des aéroports du Réseau national des aéroports, des administrations portuaires canadiennes, des propriétés le long de la Voie maritime du Saint-Laurent, des ponts et des gares maritimes; les exploitants doivent veiller à la bonne gestion environnementale à ces sites.

En 2013–2014, le Ministère a adopté la [Stratégie fédérale de développement durable pour le Canada 2013–2016](#)^{xxxvi}, qui a été déposée au Parlement en novembre 2013, et il a affiché sa première mise à jour pour intégrer les nouveaux engagements mis de l'avant dans la nouvelle stratégie. Toutes les stratégies de mise en œuvre sous les thèmes I à III sont en bonne voie pour produire leurs résultats attendus d'ici la fin de la Stratégie fédérale de développement durable pour le Canada 2013–2016.

Transports Canada contribue aux cibles d'écologisation des opérations gouvernementales sous le thème IV. Les cibles de ce thème sont de portée nationale et couvrent une vaste gamme d'activités, notamment les suivantes : réduire les émissions de gaz à effet de serre de nos activités; améliorer le rendement environnemental de nos édifices; réduire la consommation de papier; et gérer adéquatement nos équipements électroniques et électriques. Transports Canada a réalisé et, dans certains cas, surpassé toutes les cibles d'écologisation des opérations gouvernementales. La [Section III : Renseignements supplémentaires](#) du présent rapport renferme plus de détails sur les activités d'écologisation des opérations gouvernementales de Transports Canada.

Ressources financières budgétaires (dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
2.3 Gérance de l'environnement - Transport				
30 761 717	30 761 717	31 946 389	29 431 954	1 329 763

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
2.3 Gérance de l'environnement - Transport		
134	121	13

L'écart d'ETP s'explique par les mesures de dotation en cours visant à pourvoir les postes vacants, par des affectations dans d'autres programmes, un exercice de normalisation du budget et les départs à la retraite.

Résultats du rendement – Pour le programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
2.3 Gérance de l'environnement - Transport			
Conformité avec les obligations de Transports Canada par rapport aux lois, règlements, politiques et directives	Pourcentage des engagements ministériels qui sont respectés dans le cadre de la Stratégie fédérale de développement durable	100 %	Toutes les stratégies de mise en œuvre sous les thèmes I à III sont sur la bonne voie pour produire leurs résultats attendus d'ici la fin de la Stratégie fédérale de développement durable de 2013–2016. Les objectifs sous le thème IV sont atteints et, dans certains cas, dépassés.
Conformité avec les obligations de Transports Canada par rapport aux lois, règlements, politiques et directives	Nombre de fois que Transports Canada n'était pas conforme aux règlements environnementaux applicables	0	Cible atteinte
Conformité avec les obligations de Transports Canada par rapport aux lois, règlements, politiques et directives	Nombre de fois où Transports Canada n'a pas respecté son obligation légale de consulter les Autochtones.	0	Cible atteinte

Résultat stratégique 3 : Un réseau de transport sécuritaire et sûr

Transports Canada appuie un réseau de transport sécuritaire et sûr qui facilite le déplacement des personnes et des marchandises dans tout le Canada, et à l'international, sans causer de blessures, de décès ou de dommages matériels. Les activités sous ce résultat stratégique visent collectivement, en grande partie, à influencer le comportement du public et de l'industrie au moyen de politiques, de normes, de lois et de règlements. Les régimes de réglementation que l'on harmonise et que l'on rationalise, grâce à l'expérience de pays et d'intervenants multiples, facilitent le recours à des pratiques de transport sécuritaire et sûr et à l'instauration d'une culture saine de la sécurité et de la sûreté. En outre, Transports Canada veille à ce que les Canadiens et l'industrie du transport respectent le cadre de réglementation au moyen de ses programmes de surveillance.

Les programmes et les sous-programmes suivants appuient ce résultat stratégique :

Programme 3.1 : Sécurité aérienne

Description: Le programme Sécurité aérienne permet d'appliquer et de surveiller les politiques, les règlements et les normes nécessaires à la sécurité des opérations de l'aviation civile à l'intérieur des frontières canadiennes en harmonie avec la communauté aérienne internationale. De plus, ce programme gère des programmes pour appuyer les investissements liés à la sécurité dans les petits aéroports et les aéroports régionaux et offre des services de transport aérien à l'appui des activités de Transports Canada et d'autres ministères du gouvernement.

Sous-programme 3.1.1 : Cadre réglementaire de la sécurité aérienne

Description : Le programme du cadre réglementaire de la sécurité aérienne élabore et utilise, de façon équilibrée, des politiques, des lignes directrices, des règlements, des normes et des activités d'éducation de sensibilisation, en fonction des risques, de manière à promouvoir un cadre réglementaire de sécurité aérienne sécuritaire et harmonisé pour les Canadiens et les voyageurs aériens au Canada ainsi que pour l'industrie aérienne au Canada.

Sous-programme 3.1.2: Surveillance de la sécurité aérienne

Description: Le programme de surveillance de la sécurité aérienne, fondé sur les risques, permet d'appuyer la conformité de l'industrie aéronautique au cadre réglementaire au moyen de services, d'évaluations et de validations, d'inspections, de vérifications et, au besoin, de mesures d'application de la loi.

Sous-sous-programme 3.1.2.1: Service à l'industrie aéronautique

Description : En s'inspirant des normes et des exigences réglementaires du Règlement de l'aviation canadien, le programme de service à l'industrie aéronautique permet de remplir les fonctions suivantes: délivrer des permis au personnel, délivrer des certificats d'exploitation aux organismes, certifier les produits aéronautiques.

Sous-sous-programme 3.1.2.2: Surveillance du réseau aérien

Description: Le programme de surveillance du réseau aérien, fondé sur les risques, permet de surveiller la conformité de l'industrie aéronautique au cadre réglementaire au moyen

d'évaluations et de validations, d'inspections, de vérifications et, au besoin, de mesures d'application de la loi.

Sous-programme 3.1.3 : Aide aux immobilisations aéroportuaires

Description: Conformément à la Politique nationale des aéroports, le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires permet au Canada de maintenir la sécurité des aéroports admissibles qui n'appartiennent pas au gouvernement fédéral. Il offre un financement pour les projets d'immobilisations liés à la sécurité sur les pistes, qui peut également s'appliquer à la protection des biens qui ne se trouvent pas sur les pistes. Ce programme vise les aéroports qui ont un besoin financier démontré pour financer les dépenses en capital nécessaires au maintien de la sécurité.

Sous-programme 3.1.4: Services des aéronefs

Description : Le programme de services des aéronefs offre des services d'aéronef, d'entretien des aéronefs et de formation à Transports Canada et aux autres ministères et organismes du gouvernement fédéral.

Analyse du rendement

En 2013–2014, le Ministère a honoré la plupart de ses engagements énoncés dans le plan d'action d'Aviation civile. Transports Canada a donné suite aux résultats de vérification dégagés du rapport de 2012 du Bureau du vérificateur général au moyen de la réponse de la direction et du plan d'action détaillé, notamment par l'adoption fructueuse d'une approche nationale de planification de la surveillance axée sur le risque, où l'on tient compte d'activités de surveillance et de service (systèmes de gestion de la sécurité et autres systèmes non liés à la gestion de la sécurité). Au cours de la première année complète d'utilisation de la planification des inspections fondée sur les risques, à l'échelle nationale, 89 % des inspections prévues ont été réalisées. Toutes les activités de surveillance reportées sont assujetties à un processus d'évaluation des risques, et des mesures d'atténuation des risques sont élaborées et mises en œuvre au besoin. Les mesures d'atténuation des risques peuvent comprendre la réalisation d'une inspection du processus plutôt qu'une inspection de validation du programme entier ou qu'une activité d'évaluation. De plus, on constate une variation annuelle du nombre d'exploitants dans le système, ce qui signifie que certaines activités de surveillance n'ont pas été réalisées parce que l'exploitant a abandonné son certificat d'exploitation et que d'autres activités ont été reportées après la période de rapport de 2013–2014 compte tenu d'exigences liées aux activités ou à l'exploitant.

Transports Canada a adopté un programme d'assurance de la qualité impartial et interne dans le cadre de la mise en œuvre générale d'un système de gestion intégrée. Ce cadre de contrôle de gestion permet de déterminer les améliorations à apporter et les gains en efficacité à réaliser là où cela est nécessaire, et de le faire de manière systématique. De plus, le Ministère a conçu des documents d'orientation sur des procédures de surveillance ainsi que d'autres documents sur les inspections de validation de programme et l'inspection des processus.

En septembre 2013, la réorganisation de l'Aviation civile s'est terminée par la publication des dernières décisions portant sur les groupes de classification. La structure de gouvernance de l'Aviation civile a été mise à jour afin de tenir compte des changements à l'organisation et aux programmes ainsi que d'intégrer entièrement des activités améliorées de surveillance du rendement et d'établissement des rapports connexes. Les plans de dotation ont été élaborés au

moyen de mesures de dotation nationales et locales qui permettront d'appuyer d'autres mesures de dotation et de réduire au minimum l'incidence de l'attrition supplémentaire au cours de 2014–2015.

Ressources financières budgétaires (dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
3.1 Sécurité aérienne				
214 648 721	214 648 721	195 696 597	184 628 770	30 019 951

Ressources financières budgétaires (dollars) – Pour les sous-programmes

Dépenses prévues	Dépenses réelles	Écart (prévues moins réelles)
3.1.1 Cadre réglementaire de la sécurité aérienne		
29 205 554	23 800 035	5 405 519
3.1.2 Surveillance de la sécurité aérienne		
119 965 506	123 436 080	-3 470 574
3.1.2.1 Service à l'industrie aéronautique		
33 351 709	37 333 610	-3 981 901
3.1.2.2 Surveillance du réseau aérien		
86 613,797	86 102 470	511 327
3.1.3 Aide aux immobilisations aéroportuaires		
39 971 230	14 327 336	25 643 894
3.1.4 Services des aéronefs		
25 506 431	23 065 319	2 441 112

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme, les sous-programmes et les sous-sous-programmes

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
3.1 Sécurité aérienne		
1 778	1 502	276
3.1.1 Cadre réglementaire de la sécurité aérienne		
258	166	92
3.1.2 Surveillance de la sécurité aérienne		
1 137	1 026	111
3.1.2.1 Service à l'industrie aéronautique		
355	371	-14
3.1.2.2 Surveillance du réseau aérien		
782	655	127
3.1.3 Aide aux immobilisations aéroportuaires		
19	17	2
3.1.4 Services des aéronefs		
364	294	70

L'écart de 30 millions de dollars est principalement attribuable à un transfert du financement excédentaire du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires à l'Infrastructure des transports afin d'appuyer d'autres initiatives d'infrastructure ainsi qu'aux retards de dotation en raison de décisions de classification tardives ayant trait à la réorganisation de l'Aviation civile et à une diminution de la demande externe pour la réduction des heures de vol au sein des Services des aéronefs.

L'écart d'ETP s'explique en partie par la réorganisation, qui a entraîné une baisse du taux de recrutement au cours de cette période. Les taux d'attrition plus élevés conjugués à des taux d'embauche plus faibles en raison de la réorganisation ont causé la diminution globale des ETP. Grâce à l'approche de planification et d'établissement de rapports intégrés ainsi qu'au renouvellement de la structure de gouvernance, le Ministère rééquilibre soigneusement le point de référence de l'effectif d'ETP qui est requis afin de répondre à ses besoins actuels et futurs.

Résultats du rendement – Pour le programme, les sous-programmes et les sous-sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
3.1 Sécurité aérienne			
Un réseau d'aviation civile sécuritaire	Nombre d'accidents par 100 000 heures de vol (moyenne sur 10 ans) (amélioration = diminution)	6,6	La moyenne décennale d'accidents aériens, soit entre 2004 et 2013, (données préliminaires) était de 5,8 accidents par 100 000 heures de vol, une baisse de 12 % comparativement à la moyenne décennale de 2000–2009, dont la cible était de 6,6.

Le nombre d'accidents par 100 000 heures de vol a été plus bas que la cible. Il est difficile d'attribuer ce résultat à un seul facteur, mais la réduction du taux d'accident témoigne de l'efficacité du programme.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
3.1.1 Cadre réglementaire de la sécurité aérienne			
Un programme réglementaire en temps opportun qui appuie un cadre réglementaire fondé sur les risques	Temps moyen (années) pour élaborer ou modifier des règlements en matière de Sécurité aérienne (amélioration = diminution)	3,97	Moyenne triennale de 6,25 (2011 à 2013)
Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
3.1.2 Surveillance de la sécurité aérienne			
Conformité du milieu de l'aviation avec les	Pourcentage d'opérateurs qui améliorent leur	Valeurs de référence à	Transports Canada a été en mesure de mesurer les secteurs de

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
exigences réglementaires	résultat d'inspections de validation de programme (IVP) mesurant le degré avec lequel ils répondent aux exigences de la sécurité aérienne. (amélioration = augmentation)	définir en 2013 ²³	conformité par rapport aux secteurs non conformes. Pour 2013–2014, le taux moyen de conformité était de 2,39 (où 3=entièrement conforme, 2=partiellement conforme et 1 = entièrement non conforme).
3.1.2.1 Service à l'industrie aéronautique			
Les services rendus appuient les activités d'affaires au sein de l'industrie canadienne de l'aviation	Moyenne (%) des services rendus selon les normes établies	60 %	83 %
3.1.2.2 Surveillance du réseau aérien			
Le milieu du transport aérien gère systématiquement les dangers et les risques pour l'aviation	Gravité moyenne des observations de non-conformité soulevées dans les entreprises d'aviation sur une échelle de 5, où 1 correspond à la plus forte gravité	2,0	Note moyenne pour l'élément de 2,34 %

Sous le programme 3.1.1, la moyenne triennale de 6,25 années en tant que temps moyen afin d'élaborer ou modifier des règlements qui régissent la sécurité aérienne indique que le processus a été plus long que prévu selon la cible. L'écart s'explique par le fait que la majorité des modifications au *Règlement de l'aviation canadien* publiées dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, entre 2011 et 2013, ont été repoussées en raison d'autres priorités.

Sous le programme 3.1.2, le taux de conformité moyen de 2,39 pour 2013–2014 signifie que 40 % des aspects mesurés se sont avérés conformes, 56 % partiellement conformes et 4 % n'ont pas été documentés ou mis en œuvre.

Sous 3.1.2.1, bien que les données actuelles ne représentent pas encore toutes les activités nationales, les premiers résultats sont prometteurs dans les secteurs qui font l'objet d'un suivi, ce qui indique que le programme dépasse ses cibles en vue de respecter ses normes de service.

Au moyen des activités de surveillance, l'Aviation civile de Transports Canada vérifie le niveau de conformité de l'industrie avec le *Règlement de l'aviation canadien*. La méthode de surveillance permet de déterminer la gravité de l'observation de non-conformité en lui attribuant une cote : faible, modérée ou élevée. De plus, les activités de surveillance prévoient des mesures d'atténuation appropriées pour tous les risques accrus liés à la sûreté aérienne et elles permettent de prendre des mesures immédiates selon la gravité de l'observation. Dans bien des cas, lorsqu'un détenteur de certificat se conforme en partie aux règlements, il s'agit d'observations administratives mineures et il n'y a pas de réelle incidence sur la sûreté aérienne. Par exemple, le fait de ne pas mettre à jour un dossier indique un manquement dans le processus administratif; cependant, de multiples observations peuvent être une indication d'un plus grand problème. De la

²³ Les données nécessaires pour établir le niveau de référence sont recueillies en 2013–2014.

même façon, une seule observation majeure ne se traduit pas nécessairement par une augmentation du risque pour la sécurité aérienne; cependant, lorsque de multiples observations généralisées (multiples résultats indiquant un manquement dans un système de contrôle de gestion) sont relevées en ce qui concerne un détenteur de certificat, des mesures immédiates sont prises.

L'approche pour gérer les résultats de non-conformité comprend des plans de mesures correctives, des avis de suspension et des activités de surveillance accrues. Dans la plupart des cas, lorsqu'une observation généralisée est constatée, une surveillance accrue sera imposée à l'entreprise. Cela permettra de garantir que le risque à l'égard de la sécurité aérienne est traité immédiatement par une surveillance accrue du détenteur du certificat et qu'une vérification permanente des mesures permanentes est conçue et mise en œuvre, comme convenu. Dans tous les cas, qu'il s'agisse d'observations majeures ou mineures, un plan de mesures correctives est exigé. Lorsqu'il y a une menace immédiate à la sécurité aérienne et que le risque de sécurité n'est pas acceptable, un avis de suspension est émis.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
3.1.3 Aide aux immobilisations aéroportuaires			
Les aéroports admissibles respectent les normes de sécurité requises pour maintenir leur exploitation	Pourcentage des aéroports admissibles qui ont maintenu leur certification après avoir obtenu du financement au titre du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires	100 %	Cible atteinte

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
3.1.4 Services des aéronefs			
Confiance des clients	Pourcentage de clients (satisfaits ou très satisfaits) des services reçus (accordant une note de 2 ou 3 sur une échelle de 3)	80 % des clients sont satisfaits ou très satisfaits	Aucune donnée disponible. Explication supplémentaire fournie ci-dessous
Services d'aviation sécuritaires	Le nombre d'événements de catégorie 3 ou plus (par 1 000 heures de vol). Remarque: la catégorie 3 comprend ce qui suit : un événement où les dommages, blessures, retards, immobilisations au sol d'aéronefs ou coûts sont modérés. Un danger avec un potentiel modéré de blessure, de dommage et/ou de retard. Les violations au RAC (<i>Règlement de l'aviation canadien</i>) sont de catégorie 3 ou plus)	1,34	1,13

Sous 3.1.4 et en ce qui a trait à la satisfaction de la clientèle, aucun sondage annuel n'a été mené, car diverses méthodes de sondage étaient évaluées. Toutefois, l'information a été recueillie et analysée lors de réunions du groupe de travail et par des communications régulières avec des intervenants, établissant ainsi la confiance des clients qui se sont dits satisfaits ou très satisfaits. Aucun problème ni préoccupation de clients n'a été soulevé par les divers mécanismes officiels

ou informels. La méthode et l’outil pour mener un sondage ont été choisis. Ils sont en cours d’élaboration et devraient être terminés à temps pour le prochain exercice.

Le nombre de rapports de sécurité dans la catégorie 3 ou plus par 1 000 heures de vol est en baisse par rapport à l’exercice précédent. La sensibilisation continue et l’accent mis sur les pratiques en matière de gestion de la sécurité ont probablement contribué au résultat.

Programme 3.2 : Sécurité maritime

Description : Le Programme Sécurité maritime, sous l’autorité de la [Loi sur la marine marchande du Canada](#)^{xxxvii}, la [Loi sur la protection des eaux navigables](#)^{xxxviii}, la [Loi de la Convention sur la sécurité des conteneurs](#)^{xxxix}, la [Loi sur le pilotage](#)^{xl} la [Loi sur le cabotage](#)^{xli} et la [Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques](#)^{xlii}, élabore, met en œuvre et administre les politiques, les règlements, et les normes nécessaires au bon déroulement des activités maritimes d’une manière harmonisée avec les normes internationales. Ce programme favorise la sécurité et assure la surveillance de la sécurité de l’industrie maritime, y compris les embarcations nationales et étrangères (à la fois des embarcations autres que de plaisance et des embarcations de plaisance); applique les conventions internationales signées par le Canada; et protège le droit du public à naviguer sur les voies navigables canadiennes.

Sous-programme 3.2.1 : Cadre réglementaire de la sécurité maritime

Description : Le programme de cadre réglementaire de la sécurité maritime fournit des outils (des politiques, lignes directrices, règlements et normes) en fonction du rendement et des risques afin d’appuyer la sécurité des gens de mer, les bâtiments commerciaux (embarcations autres que de plaisance) et les embarcations de plaisance; d’harmoniser le cadre de sécurité maritime du Canada avec d’autres administrations et de soutenir les services de pilotage au Canada.

Sous-programme 3.2.2 : Surveillance de la sécurité maritime

Description : Le programme de surveillance de la sécurité maritime surveille la conformité de l’industrie des bâtiments commerciaux (embarcations autres que de plaisance) et des embarcations de plaisance au cadre réglementaire de la sécurité maritime. Ce programme permet d’accomplir ce qui suit : délivrer des documents maritimes canadiens et autres documents officiels aux gens de mer canadiens (officiers et membres d’équipage sur des bâtiments canadiens); approuver la formation des gens de mer; immatriculer et délivrer des permis aux bâtiments commerciaux (embarcations autres que de plaisance) et les embarcations de plaisance; délivrer des certificats de sécurité et des approbations pour les bâtiments, l’équipement et la conception; inspecter les bâtiments commerciaux (embarcations autres que de plaisance) qui entrent dans les eaux canadiennes; répondre aux questions relatives à la sécurité et à la santé au travail; exercer une surveillance et procède à des enquêtes; encourager les pratiques sécuritaires.

Sous-programme 3.2.3 : Protection des eaux navigables

Description : Le programme de protection des eaux navigables vise à protéger le droit du public de naviguer de façon sécuritaire dans les eaux canadiennes en éliminant tout obstacle à la navigation; en approuvant tout ouvrage construit ou placé au-dessus des eaux navigables ou dans, sur, sous ou à travers de telles eaux avant la construction; en réglementant les feux ou balises nécessaires pour assurer la sécurité de la navigation pendant ou après la construction de certains ouvrages; en réglementant la mise à l’eau de bouées privées conformément au *Règlement sur les*

bouées privées de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada; en agissant à titre de receveur d'épaves selon la partie 7 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada.

Analyse du rendement

Transports Canada a fait progresser la modernisation des cadres de réglementation et de surveillance de la Sécurité maritime en élaborant le nouveau cadre stratégique national pour la diversification des modes de prestation des services et le cadre stratégique pour la navigation dans l'Arctique. Le Ministère a établi une norme sur les gilets de sauvetage et il a mis en place un processus commun pour les attestations de conformité pour la construction de petites embarcations.

Le système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes a été annoncé par le gouvernement le 18 mars 2013. Le Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes a terminé son examen du régime de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures au sud du 60° parallèle. En conséquence, 10 nouvelles mesures pour renforcer le système de sécurité des navires-citernes du Canada et protéger les Canadiens et l'environnement sont instaurées. Le Ministère continue de chercher de nouvelles mesures pour appuyer l'exploitation responsable des ressources afin de renforcer la sécurité des navires-citernes, le régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures, et le transport maritime sécuritaire et respectueux de l'environnement. Ces travaux ont été réalisés par le Ministère, qui a agi à titre de président du processus d'examen technique des terminaux maritimes et des sites de transbordement (processus d'examen TERMPOL), une initiative du gouvernement fédéral visant à évaluer la sécurité et les risques associés aux mouvements des navires-citernes transportant du pétrole ou du gaz à destination, en provenance et autour des gares maritimes du Canada.

Ressources financières budgétaires (dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
3.2 Sécurité maritime				
57 756 667	57 756 667	62 799 288	59 638 305	-1 881 638

Ressources financières budgétaires (dollars) – Pour les sous-programmes

Dépenses prévues	Dépenses réelles	Écart (prévues moins réelles)
3.2.1 Cadre réglementaire de la sécurité maritime		
9 046 813	8 666 758	380 055
3.2.2 Surveillance de la sécurité maritime		
42 943 991	44 662 520	-1 718 529
3.2.3 Protection des eaux navigables		
5 765 862	6 309 027	-543 165

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme et les sous-programmes

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
3.2 Sécurité maritime		
595	539	56
3.2.1 Cadre réglementaire de la sécurité maritime		
91	64	27
3.2.2 Surveillance de la sécurité maritime		
438	417	21
3.2.3 Protection des eaux navigables		
67	58	9

L'écart d'ETP s'explique en partie par une réorganisation interne, qui a entraîné une baisse du taux de recrutement au cours de cette période. Les taux d'attrition plus élevés ont également contribué à la diminution des ETP. Grâce à l'approche de planification et d'établissement de rapports intégrés ainsi qu'au renouvellement de la structure de gouvernance, le Ministère rééquilibre soigneusement le point de référence de l'effectif d'ETP qui est requis afin de répondre à ses besoins actuels et futurs.

Résultats du rendement – Pour le programme et les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
3.2 Sécurité maritime			
Un système de transport maritime sécuritaire	Nombre d'occurrences pour des bâtiments commerciaux canadiens (autres que de plaisance) par millier de bâtiments dans le registre canadien (nombre moyen de déplacements sur cinq ans) (amélioration = diminution)	9,5 La valeur de référence est de 13,6 occurrences par 1 000 bâtiments. Le changement de 13,6 à 9,5 représente une baisse de 30 %	16,53 (moyenne quinquennale mobile)
Un système de transport maritime sécuritaire	Nombre de décès pour des embarcations de plaisance par embarcation de plaisance immatriculée (moyenne quinquennale) (amélioration = diminution)	110 décès par 2,8 millions d'embarcations de plaisance immatriculées	La cible a été fixée en fonction d'un rapport de la Croix-Rouge canadienne sur les décès survenus pendant des activités de navigation de plaisance sur une période de 18 ans, soit de 1991 à 2008. Aucune étude plus récente n'a encore été publiée

Le résultat réel de 16,53 (moyenne quinquennale mobile) est plus élevé que le résultat de l'an dernier pour deux raisons. D'abord, le nombre d'occurrences a augmenté parce que le Bureau de la sécurité des transports a clarifié le seuil de signalement des incidents maritimes en 2013. Ensuite, un effort administratif pour retirer les bâtiments inactifs du registre canadien a fait baisser le nombre de bâtiments immatriculés d'environ 25 % au fil des années. En conséquence, la cible et la valeur de référence pour cet indicateur de rendement seront examinées en vue des prochains rapports.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
3.2.1 Cadre réglementaire de la sécurité maritime			
Un cadre de réglementation axé sur le risque conforme aux conventions internationales et à la Directive du Cabinet sur la rationalisation de la réglementation	Pourcentage de règlements alignés sur les lois canadiennes ou les normes internationales adoptées (amélioration = augmentation)	85 %	50 %*
3.2.2 Surveillance de la sécurité maritime			
Conformité des bâtiments canadiens (autre que de plaisance) inspectés aux règlements applicables	Pourcentage de bâtiments canadiens inspectés (autre que de plaisance) qui sont conformes aux règlements applicables (amélioration = augmentation)	68 %	71 %
Conformité aux règlements relatifs aux embarcations de plaisance	Pourcentage d'embarcations de plaisance conformes aux règlements applicables (y compris celles qui ont fait l'objet d'une vérification de courtoisie) (amélioration = augmentation)	60 %	En voie de respecter la cible
La surveillance réglementaire par le contrôle par l'État du port est assurée grâce à l'inspection des bâtiments étrangers à risque élevé	Pourcentage de bâtiments étrangers à risque élevé inspectés (amélioration = augmentation)	95 %	95 %
3.2.3 Protection des eaux navigables			
Le droit du public à la navigation dans les voies maritimes canadiennes est protégé	Nombre de plaintes formulées par le public pour des travaux non conformes aux dispositions législatives sur les eaux navigables (amélioration = diminution)	175	137 plaintes

Les navires non conformes qui sont considérés comme non sécuritaires sont arrêtés immédiatement. La non-conformité peut désigner une personne qui ne présente pas le document approprié à un inspecteur sur demande, ou l'omission de corriger un manquement à la sécurité relevé dans le navire. Toute situation de non-conformité doit être réglée dans les délais prescrits afin de continuer à garantir la sécurité maritime. Étant donné que le Groupe de la sécurité et de la sûreté maritimes de Transports Canada émet chaque année plus de 20 000 avis de défaut de sécurité, la moyenne globale de conformité de 70 % comprend tous les navires pour lesquels aucune lacune de sécurité n'a été relevée (si minime soit-elle). Ce résultat continuera d'être surveillé au moyen d'inspections et de sensibilisation en collaboration avec les partenaires canadiens et internationaux. Cet indicateur fait actuellement l'objet d'un examen.

*Les cibles d'harmonisation avec les lois n'ont pas été atteintes en raison de priorités concurrentes en matière réglementaire dans d'autres modes. Il est cependant prévu que les cibles seront atteintes l'année prochaine, étant donné que des travaux sont en cours. Dans l'intervalle, les répercussions mineures sur certains groupes de l'industrie ont été traitées par la publication d'avis en matière de politique.

Programme 3.3 : Sécurité ferroviaire

Description : En vertu de la [Loi sur la sécurité ferroviaire](#)^{xliii}, le Programme Sécurité ferroviaire permet l'élaboration, la mise en œuvre et la promotion des politiques, des règlements, des normes et de la recherche en matière de sécurité. Il permet également d'assurer la surveillance de l'industrie ferroviaire, d'encourager la sécurité publique aux passages à niveau et de déceler les risques d'intrusion. Des fonds afin d'accroître la sécurité aux passages à niveau sont également offerts dans le cadre de cette activité.

Sous-programme 3.3.1 : Cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire

Description : Le programme de cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire, en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, consiste à élaborer et utiliser, de façon équilibrée, différents outils comme des politiques, des lignes directrices, des règlements, des normes et des règles, en fonction des risques, de manière à promouvoir un régime de sécurité ferroviaire sécuritaire et harmonisé pour l'industrie du transport ferroviaire et le public, de façon générale, tout en assurant la viabilité du secteur ferroviaire.

Sous-programme 3.3.2 : Surveillance de la sécurité ferroviaire

Description : Le programme de surveillance de la sécurité ferroviaire vise à encourager la conformité avec le cadre réglementaire au moyen d'inspections, de vérifications, de surveillance et de mesures d'application de la loi, au besoin, dans le secteur ferroviaire.

Sous-programme 3.3.3 : Programme d'amélioration des passages à niveau et de sensibilisation de la Sécurité ferroviaire

Description : Le programme d'amélioration des passages à niveau et de sensibilisation de la Sécurité ferroviaire assure le financement des améliorations apportées à la sécurité aux passages à niveau et encourage la sensibilisation et l'éducation du public et des intervenants dans le but de prévenir les blessures et les décès.

Analyse du rendement

À la suite des événements tragiques de Lac-Mégantic, et en réponse au document intitulé [Automne 2013 — Rapport du vérificateur général du Canada](#)^{xliv} (chapitre 7 — La surveillance de la sécurité ferroviaire — Transports Canada), le programme Sécurité ferroviaire a accéléré l'élaboration de plusieurs initiatives réglementaires clés en 2013–2014 découlant des modifications apportées à la [Loi sur la sécurité ferroviaire](#)^{xlv}, notamment sur les passages à niveau, les certificats d'exploitation ferroviaire et les sanctions administratives pécuniaires.

De plus, des progrès importants ont été réalisés pour modifier l'actuel *Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire* visant à tenir compte des recommandations de l'examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Le *Règlement* modifié permettra de renforcer, de mettre à jour et de préciser davantage l'approche de surveillance axée sur les systèmes en traitant les trois points clés suivants : l'ajout de détails et l'amélioration de la clarté afin de rendre la mise en œuvre et l'application plus efficaces; l'élargissement du champ d'application pour englober les compagnies de chemin de fer locales qui exploitent leurs activités sur des voies ferrées de compétence fédérale; l'ajout de nouvelles dispositions découlant des modifications à la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.

Le programme national de formation des inspecteurs de la Sécurité ferroviaire a également été amélioré grâce à des formations mises à jour, notamment des cours sur les vérifications, les systèmes de gestion de la sécurité et une orientation pour les nouveaux inspecteurs de la sécurité ferroviaire. Le système de données de la Passerelle intégrée de la Sécurité ferroviaire a aussi été conçu pour fournir aux inspecteurs les outils dont ils ont besoin afin de documenter et d'analyser leurs activités de surveillance ainsi que de dresser les rapports connexes. La formation destinée aux inspecteurs concernant ce système, mais aussi sur la documentation des inspections et les vérifications ainsi que la méthode pour communiquer leurs constatations, a débuté en novembre 2013.

Ressources financières budgétaires (dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
3.3 Sécurité ferroviaire				
33 847 086	33 847 086	33 433 901	29 250 946	4 596 140

Ressources financières budgétaires (dollars) – Pour les sous-programmes

Dépenses prévues	Dépenses réelles	Écart (prévues moins réelles)
3.3.1 Cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire		
3 385 769	2 780 819	604 950
3.3.2 Surveillance de la sécurité ferroviaire		
14 800 359	15 852 007	-1 051 648
3.3.3 Programme d'amélioration des passages à niveau et de sensibilisation de la Sécurité ferroviaire		
15 660 957	10 618 120	5 042 837

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme et les sous-programmes

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
3.3 Sécurité ferroviaire		
204	175	29
3.3.1 Cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire		
23	22	1
3.3.2 Surveillance de la sécurité ferroviaire		
142	131	11
3.3.3 Programme d'amélioration des passages à niveau et de sensibilisation de la Sécurité ferroviaire		
39	22	17

L'écart de 4,6 millions de dollars s'explique en grande partie par un surplus de 3,9 millions de dollars dans le Programme d'amélioration des passages à niveau puisqu'il y avait moins de demandes de financement que prévu, car certains promoteurs ont retiré leurs demandes de financement et certains projets ont été terminés sous le budget prévu.

L'écart d'ETP s'explique en partie par des priorités changeantes en raison d'événements opérationnels, qui ont entraîné un taux de recrutement plus faible au cours de cette période. Les taux d'attrition plus élevés ont également contribué à la diminution des ETP. Grâce à l'approche de planification et d'établissement de rapports intégrés ainsi qu'au renouvellement de la structure

de gouvernance, le Ministère rééquilibre soigneusement le point de référence de l'effectif d'ETP qui est requis afin de répondre à pour ses besoins actuels et futurs.

Résultats du rendement – Pour le programme et les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Target	Résultats réels
3.3 Sécurité ferroviaire			
Un réseau de transport ferroviaire sécuritaire	Taux d'accidents ferroviaires (par million de trains-milles) qui se produisent sur les chemins de fer de compétence fédérale (ces accidents comprennent les déraillements et les collisions en voie principale, les déraillements et les collisions hors d'une voie principale, les incendies ou explosions et autres) (moyenne quinquennale) (amélioration = diminution)	12,7	13,6
Un réseau de transport ferroviaire sécuritaire	Taux d'incidents ferroviaires (par million de trains-milles) qui se produisent sur les chemins de fer de compétence fédérale (ces incidents comprennent l'aiguillage de voie principale en position anormale, le mouvement dépassant les limites de vitesse autorisées, la fuite de marchandises dangereuses, un membre d'équipe frappé d'incapacité, le matériel roulant parti à la dérive, une indication moins contraignante que celle requise et le chevauchement d'autorisations sans mesure de protection) (moyenne quinquennale) (amélioration = diminution)	2,21	2,79 Baisse par rapport à 2,93 en 2012
3.3.1 Cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire			
Le cadre réglementaire traite les risques les plus élevés.	Le pourcentage des stratégies d'atténuation des risques ferroviaires élaborées en fonction du nombre total des risques cernés. (amélioration = augmentation)	90 %	100 %
3.3.2 Surveillance de la sécurité ferroviaire			
L'industrie du transport ferroviaire possède une solide culture de sécurité	Indice de la mise en œuvre des SGS dans l'industrie du transport ferroviaire (amélioration = augmentation)	À déterminer Valeur de référence à établir ²⁴	Cet indicateur est en voie d'être révisé.
L'industrie du transport ferroviaire est conforme	Pourcentage de l'industrie du transport ferroviaire qui est conforme aux règles, règlements et normes énoncés	80 % ²⁵	Cet indicateur est en voie d'être révisé.

²⁴Cet indicateur est en cours d'examen.

²⁵Cet indicateur est en cours d'examen afin de pouvoir définir fidèlement la conformité de l'industrie. La cible sera modifiée afin de tenir compte des changements à l'indicateur, en mettant l'accent sur les diminutions d'une année à l'autre dans les cas de non-conformité.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Target	Résultats réels
	dans la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i> (amélioration = augmentation)		
3.3.3 Programme d'amélioration des passages à niveau et de sensibilisation de la Sécurité ferroviaire			
Passages à niveau sécuritaires	Pourcentage de la réduction des collisions aux passages à niveau (amélioration = augmentation)	Réduction de 5 % par rapport à la moyenne quinquennale	1,1 %
Intrusions éliminées	Pourcentage de la réduction des accidents liés aux intrusions (amélioration = augmentation)	Réduction de 5% par rapport à la moyenne quinquennale	22 %

Le taux d'accidents a légèrement augmenté en 2013, surtout en raison de la hausse du nombre d'accidents de faible portée. Les grands accidents (mettant en cause des intrus, ou survenus à un passage à niveau) ont diminué en 2013. En ce qui a trait à la sensibilisation à la sécurité ferroviaire, les collisions à des passages ont diminué de 190 à 188 en 2014, et les accidents mettant en cause des intrus sont passés de 74 à 58 en 2013.

Programme 3.4 : Sécurité des véhicules automobiles

Description : Le programme Sécurité des véhicules automobiles, qui repose sur la [Loi sur la sécurité automobile](#)^{xlvi} et sur la [Loi sur les transports routiers](#)^{xlvii}, permet d'élaborer des lois, des politiques, des règlements et de surveiller l'industrie qui relève de la réglementation en vue de réduire le nombre de décès et de blessures ainsi que les coûts sociaux qui découlent de l'utilisation de l'automobile.

Sous-programme 3.4.1 : Cadre réglementaire de la sécurité des véhicules automobiles

Description : Afin d'appuyer la sécurité automobile, le cadre du programme législatif et réglementaire de la sécurité des véhicules automobiles permet élaborer des politiques, des lois, des règlements et des normes qui régissent la conception, la construction, le fonctionnement ou le marquage des véhicules et d'équipement; à recueillir des données, à entreprendre des enquêtes, à mener des recherches (sur la résistance aux chocs, la biomécanique, la prévention des accidents et les facteurs humains) pour déterminer la nécessité et l'efficacité des règlements et des normes. Le programme permet également d'évaluer et de trouver des solutions technologiques visant à accroître la sécurité automobile.

Sous-programme 3.4.2 : Surveillance de la sécurité des véhicules automobiles

Description : En s’inspirant de la [Loi sur la sécurité automobile](#), le programme de surveillance de la sécurité des véhicules automobiles consiste à surveiller la conformité des constructeurs de véhicules automobiles et d’équipement au *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* et aux normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada. Le programme consiste plus particulièrement à vérifier que les véhicules et les pièces de véhicules réglementés, les dispositifs de retenue pour enfants et les pneus fabriqués ou importés au Canada satisfont aux exigences de rendement en matière de sécurité et aux normes d’installation de l’équipement; et à veiller à ce que les constructeurs de véhicules respectent leurs obligations de façon responsable.

Sous-programme 3.4.3 : Sécurité des transporteurs routiers

Description : Le programme de sécurité des transporteurs routiers, qui prend appui sur la [Loi sur les transports routiers](#), encourage la sécurité auprès des transporteurs routiers (camions et autobus ou autocars) en instaurant un régime de rendement en matière de sécurité fondé sur le Code canadien de sécurité (normes de rendement pour l’exploitation des véhicules commerciaux); en prévoyant un cadre national qui permette aux provinces et aux territoires d’administrer les règlements liés à la sécurité des transporteurs routiers; en gérant un programme de contributions pour les provinces et les territoires en vue de la mise en œuvre uniforme du Code canadien de sécurité; et en faisant la promotion de règlements uniformes à l’égard des transporteurs routiers dans tout le Canada.

Analyse du rendement

Transports Canada a collaboré avec l’Agence des services frontaliers du Canada à la promotion de l’Initiative du guichet unique, un projet de l’initiative *Par-delà la frontière*, qui simplifie l’importation commerciale de véhicules et de pneus par l’élimination des déclarations papier. Sous l’égide du Conseil de coopération Canada-États-Unis en matière de réglementation, le gouvernement a déposé au Parlement des propositions de révisions à la *Loi sur la sécurité automobile* dans le cadre de la *Loi d’exécution du budget*. Sept modifications couvrant 20 règlements ont été publiées dans les Parties I et II de la *Gazette du Canada*.

Plusieurs initiatives ont été entreprises pour appuyer les normes, les règlements et les mesures de surveillance qui font la promotion de véhicules plus sécuritaires, afin de réduire le nombre de décès et de blessures, ainsi que les coûts sociaux pour les Canadiens. Des essais novateurs sur le terrain avec des sujets humains représentatifs agissant à titre de conducteurs d’essai ont été menés pour évaluer l’incidence d’une défaillance de la servodirection. Des progrès considérables ont été réalisés dans le développement de notre capacité de mettre à l’essai des systèmes de freinage en cas de collision imminente. L’équipement nécessaire a été acheté pour commencer les essais de pointe de ces systèmes à l’appui des engagements du Canada avec la National Highway Traffic Safety Administration des États-Unis dans le cadre du Conseil de coopération en matière de réglementation.

Transports Canada a un programme d’évaluation des défauts qui reçoit les plaintes du public concernant de possibles défauts liés à la sécurité dans les véhicules et l’équipement lié à ces derniers. Transports Canada évalue les préoccupations soulevées de différentes façons, comme par l’examen direct des véhicules et le rétablissement de l’état défectueux, puis il présente les éléments de preuve pertinents aux fabricants et aux importateurs. Les interactions de Transports Canada avec les fabricants ont eu une incidence sur 36,5 % (1 142 344) des véhicules touchés par des rappels.

Ressources financières budgétaires (dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
3.4 Sécurité des véhicules automobiles				
24 751 952	24 751 952	25 983 561	26 152 233	-1 400 281

Ressources financières budgétaires (dollars) – Pour les sous-programmes

Dépenses prévues	Dépenses réelles	Écart (prévues moins réelles)
3.4.1 Cadre réglementaire de la sécurité des véhicules automobiles		
8 125 922	10 289 371	-2 163 449
3.4.2 Surveillance de la sécurité des véhicules automobiles		
11 437 907	10 809 330	628 577
3.4.3 Sécurité des transporteurs routiers		
5 188 124	5 053 532	134 592

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme et les sous-programmes

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
3.4 Sécurité des véhicules automobiles		
111	76	35
3.4.1 Cadre réglementaire de la sécurité des véhicules automobiles		
56	36	20
3.4.2 Surveillance de la sécurité des véhicules automobiles		
49	35	14
3.4.3 Sécurité des transporteurs routiers		
7	5	2

Les écarts d'ETP s'expliquent par le faible recours à des ETP en raison de la réorganisation du programme Sécurité des véhicules automobiles visant à augmenter les gains en efficacité à la suite des réductions dans le budget de 2012.

Résultats du rendement – Pour le programme et les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
3.4 Sécurité des véhicules automobiles			
Véhicules plus sécuritaires selon l'amélioration de la prévention et la survie aux collisions	Collisions par 10 000 véhicules automobiles immatriculés (amélioration = diminution)	Réduction de 2 % du taux en 2012 comparativement à la moyenne des 5 années précédentes	Réduction de 19,5 % en 2011 comparativement à la moyenne quinquennale (2006–2010). (Les données de 2011 sont les plus récentes dont on dispose.)
Véhicules plus sécuritaires selon l'amélioration de la prévention et la survie aux collisions	Décès (occupants des véhicules) par tranche de 10 000 collisions survenues sur les routes publiques et	Réduction de 1 % du taux en 2012 comparativement à la moyenne des 5 années précédentes	Réduction de 6,2 % en 2011 comparativement à la moyenne quinquennale (2006–2010). (Les données de 2011 sont les plus récentes dont on dispose.)

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
	signalées aux policiers (amélioration = diminution)		
Véhicules plus sécuritaires selon l'amélioration de la prévention et la survie aux collisions	Blessures graves (occupants des véhicules) par tranche de 10 000 collisions survenues sur les routes publiques et signalées aux policiers	Réduction de 1 % du taux pour 2012 comparativement à la moyenne des 5 années précédentes	Réduction de 4,6 % en 2011, comparativement à la moyenne quinquennale (2006–2010). (Les données de 2011 sont les plus récentes dont on dispose.)

Le nombre de collisions a baissé en 2011 comparativement aux années antérieures, mais la variabilité dans les rapports de données sur les collisions des administrations des provinces et des territoires (plus particulièrement les collisions ayant causé seulement des dommages matériels) pourrait être attribuable au bilan qui s'est avéré beaucoup plus positif que ce qui était anticipé.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
3.4.1 Cadre réglementaire de la sécurité des véhicules automobiles			
Un cadre réglementaire fondé sur le rendement qui est harmonisé avec les régimes de sécurité automobile internationaux, s'il y a lieu	Pourcentage des normes qui sont harmonisées avec les normes internationales en matière de sécurité automobile (amélioration = augmentation)	80 %	80 %
3.4.2 Surveillance de la sécurité des véhicules automobiles			
L'industrie des véhicules automobiles est conforme aux normes réglementaires	Pourcentage de l'industrie des véhicules automobiles qui est conforme aux normes réglementaires (amélioration = augmentation)	80 % ²⁶	94 %
3.4.3 Sécurité des transporteurs routiers			
Régime de sécurité harmonisé pour les transporteurs routiers des provinces et des territoires, grâce à l'adoption du Code canadien de sécurité	Pourcentage des provinces et territoires qui ont adopté toutes les 15 normes figurant dans le Code canadien de sécurité (amélioration = augmentation)	60 %	67 %

²⁶Transports Canada réglemente des milliers de constructeurs de véhicules, d'importateurs et de distributeurs. Le niveau de conformité initial avait été établi à 80 % afin de tenir compte de la difficulté de sensibiliser un nombre de petites entreprises très différentes au sujet de leurs obligations légales. Nos activités d'application de la loi, comme l'obtention et la vérification des documents de certification des nouveaux constructeurs et importateurs afin d'évaluer la conformité avec les normes de sécurité canadiennes, et la collaboration étroite avec l'Agence des services frontaliers du Canada afin de détecter les véhicules non conformes, et de prévenir leur entrée sur le marché, tant qu'ils ne répondent pas aux exigences réglementaires.

Le règlement canadien sur les véhicules légers est harmonisé à un peu plus de 80 % avec celui des États-Unis (42 normes sont harmonisées dans la mesure du possible, et 10 autres pourraient l'être). Soixante-sept pour cent des administrations des provinces et des territoires ont mis en œuvre l'ensemble des 16 normes du *Code canadien de sécurité*.

Programme 3.5 : Transport des marchandises dangereuses

Description : Exigence de la [Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses](#)^{xlviii}, le programme Transport des marchandises dangereuses, fondé sur les risques, permet d'élaborer des normes et des règlements en matière de sécurité, d'assurer la surveillance des incidents mettant en cause des marchandises dangereuses et de fournir des conseils d'experts (p. ex., Centre canadien d'urgence transport^{xlix}) quant à ces incidents aux fins suivantes : promouvoir la sécurité publique dans tous les modes de transport des marchandises dangereuses au Canada; déterminer les menaces à la sécurité publique et appliquer la Loi et ses règlements; orienter les interventions d'urgence et limiter les répercussions des incidents relatifs au transport des marchandises dangereuses; élaborer des politiques et entreprendre des recherches en vue d'accroître la sécurité.

Sous-programme 3.5.1 : Cadre réglementaire pour le transport des marchandises dangereuses

Description : Le programme de cadre réglementaire pour le transport des marchandises dangereuses encourage la sécurité publique dans le cadre du transport des marchandises dangereuses. Il consiste à élaborer et utiliser, de façon équilibrée, des politiques, des procédures, des lignes directrices, des certificats de niveau équivalent de sécurité, des règles et des normes, fondés sur les risques, afin de promouvoir la sécurité publique lors de la manutention, de la demande de transport ou du transport et de l'importation de marchandises dangereuses; à harmoniser, s'il y a lieu, ses règlements avec les programmes internationaux, des Nations Unies ou des États-Unis sur les marchandises dangereuses; à diriger l'élaboration de règlements canadiens qui sont adoptés par les provinces et les territoires; à diriger l'élaboration de normes nationales et internationales pour la fabrication, le choix et l'utilisation des contenants pour le transport de marchandises dangereuses.

Sous-programme 3.5.2 : Surveillance du transport des marchandises dangereuses

Description : Exigence de la [Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses](#), le programme de surveillance du transport des marchandises dangereuses consiste à surveiller la conformité des intervenants à la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* et ses règlements, au moyen de services, d'évaluations, d'inspections, d'enquêtes, de l'application des règlements, de la responsabilité, de la diligence, de la gestion, du contrôle, des examens ou de la révision; à surveiller la conformité des expéditeurs et des consignateurs et importateurs modaux, des Plans d'intervention d'urgence, des normes relatives aux contenants et des évaluations des installations; à former tous les inspecteurs fédéraux, provinciaux et territoriaux.

Sous-programme 3.5.3 : Intervention d'urgence – Transport des marchandises dangereuses

Description: Exigence de la [Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses](#), le programme d'intervention d'urgence – Transport des marchandises dangereuses protège la vie humaine, la santé, les biens ainsi que l'environnement en fournissant sans délai et 24 heures sur 24 de l'information technique, des mesures de sécurité et des mesures d'action aux premiers intervenants, par l'intermédiaire de Centre canadien d'urgence transport, à la suite d'un incident mettant en cause des marchandises dangereuses; en assurant une présence lors d'incidents mettant

en cause des marchandises dangereuses et en offrant de l'orientation sur place en matière d'intervention par des spécialistes des mesures correctives, Transport des marchandises dangereuses; en produisant le Guide des mesures d'urgence en tant qu'outil pour une intervention initiale durant les 15 premières minutes sur les lieux d'un accident mettant en cause des marchandises dangereuses; en effectuant des recherches sur les interventions d'urgence effectuées à la suite de rejets de produits chimiques.

Analyse du rendement



À la suite des événements tragiques survenus à Lac-Mégantic, au Québec, et d'autres incidents importants mettant en cause les marchandises dangereuses et afin de tenir compte de l'importante augmentation du transport de pétrole brut inflammable par train, le programme Transport des marchandises dangereuses a mis en œuvre de nouvelles initiatives (en plus d'accélérer les initiatives existantes) visant à réduire le risque que ce type d'incident se produise à l'avenir. Le programme est intervenu au moyen de plusieurs modifications réglementaires, y compris les suivantes : effectuer une nouvelle analyse du pétrole brut avant son transport si les analyses n'ont pas été terminées avant le 7 juillet 2013; exiger que les exploitants de chemin de fer communiquent les renseignements sur les marchandises dangereuses aux planificateurs des interventions d'urgence et aux premiers répondants dans les municipalités afin de mieux effectuer les évaluations de risque; former les planificateurs d'urgence et les premiers répondants; ordonner le retrait du service des wagons-citernes DOT-111 les moins résistants aux impacts; publier les nouvelles normes sur les wagons-citernes pour le transport de pétrole brut et la nouvelle classification des marchandises dangereuses. L'exercice 2014–2015 verra apparaître d'autres initiatives réglementaires visant à améliorer la sécurité et à donner suite aux recommandations préliminaires et finales du Bureau de la sécurité des transports sur les incidents très médiatisés comme celui de Lac-Mégantic.

Le Ministère a continué à renforcer sa capacité d'application de la loi en créant de nouveaux postes d'inspecteur ainsi que des outils et des programmes de formation, notamment des formations en intervention d'urgence. Transports Canada a instauré un programme d'assurance de la qualité des inspections, pour vérifier la surveillance de la conformité. Le programme a modernisé la base de données pour la planification des inspections en fonction des risques, et évalue en ce moment l'incidence de cette modernisation.

En plus de la réponse du programme aux incidents, Transports Canada a proposé plusieurs modifications à des règlements, qu'il a inclus dans son plan de réglementation. Ces modifications visent la mise à jour de plusieurs normes techniques, dont une norme renforcée pour les wagons-citernes (TP14877) et l'harmonisation des normes entre le Canada et les États-Unis concernant les indications de danger lors du transport de marchandises dangereuses. Ces modifications, qui donnent suite aux commentaires des intervenants réunis lors des consultations pour le Conseil de coopération en matière de réglementation, sont harmonisées avec les recommandations de l'Organisation des Nations Unies et avec le titre 49 du code des règlements fédéraux des États-Unis. Elles faciliteront et rendront plus efficaces les échanges commerciaux internationaux et transfrontaliers (États-Unis).

Ressources financières budgétaires (dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
3.5 Transport des marchandises dangereuses				
13 159 659	13 159 659	14 771 723	14 663 095	-1 503 436

Ressources financières budgétaires (dollars) – Pour les sous-programmes

Dépenses prévues	Dépenses réelles	Écart (prévues moins réelles)
3.5.1 Cadre réglementaire pour le transport des marchandises dangereuses		
3 705 792	3 550 805	154 987
3.5.2 Surveillance du transport des marchandises dangereuses		
6 771 698	7 024 216	-252 518
3.5.3 Intervention d'urgence - Transport des marchandises dangereuses		
2 682 168	4 088 074	-1 405 906

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme et les sous-programmes

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
3.5 Transport des marchandises dangereuses		
127	107	20
3.5.1 Cadre réglementaire pour le transport des marchandises dangereuses		
31	35	-4
3.5.2 Surveillance du transport des marchandises dangereuses		
70	54	16
3.5.3 Intervention d'urgence - Transport des marchandises dangereuses		
26	18	8

L'écart de 1,5 million est attribuable à l'augmentation des heures supplémentaires et des coûts de déplacement à la suite de l'accident à Lac-Mégantic ainsi qu'à une grande présence et à la participation à l'intervention d'urgence sur le lieu de deux autres incidents ferroviaires majeurs à Gainford, en Alberta, et à Placer Rock, au Nouveau-Brunswick.

L'écart d'ETP s'explique en partie par les priorités changeantes attribuables aux événements opérationnels, qui ont entraîné une baisse du recrutement au cours de cette période. Les taux d'attrition plus élevés, conjugués aux taux d'embauche plus faibles, qui sont attribuables en partie aux défis liés à l'embauche d'employés possédant les compétences techniques requises, ont contribué à la diminution globale des ETP. Grâce à l'approche de planification et d'établissement de rapports intégrés ainsi qu'au renouvellement de la structure de gouvernance, le Ministère rééquilibre soigneusement le point de référence de l'effectif d'ETP qui est requis pour répondre à ses besoins actuels et futurs.

Résultats du rendement – Pour le programme et les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
3.5 Transport des marchandises dangereuses			
Sécurité publique pendant le transport des marchandises dangereuses	Le nombre de rejets de marchandises dangereuses à signaler par billion de dollars du produit intérieur brut du Canada (moyenne quinquennale) (amélioration = diminution)	207,2	200,3
Sécurité publique pendant le transport des marchandises dangereuses	Nombre de rejets de marchandises dangereuses à signaler, qui ont causé des blessures ou des décès par billion de dollars du produit intérieur brut du Canada (moyenne quinquennale) (amélioration = diminution)	3,3	3,6 Le taux d'accident demeure statique selon la moyenne quinquennale.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
3.5.1 Cadre réglementaire pour le transport des marchandises dangereuses			
Harmonisation du <i>Règlement sur le transport de marchandises dangereuses</i> avec les règlements internationaux et les normes nationales.	Pourcentage de toutes les exigences réglementaires, nouvelles ou modifiées, qui doivent être harmonisées avec les règlements internationaux. (amélioration = augmentation)	70 % ²⁷	Cette initiative est sur la bonne voie pour sa première année d'un plan triennal (estimation actuelle à 75 %)
3.5.2 Surveillance du transport des marchandises dangereuses			
L'industrie des marchandises dangereuses est conforme.	Pourcentage des inspections qui nécessitent un suivi. Pour déterminer si un suivi est requis, un calcul est effectué en fonction des non-conformités décelées et des activités du site (classe de MD, importation ou exportation, en vrac ou en contenant) ²⁸ (amélioration = diminution)	10 %	90% des inspections ne nécessitent pas de suivi.
3.5.3 Intervention d'urgence - Transport des marchandises dangereuses			
Opérations sécuritaires aux sites d'incident	Pourcentage de demandes de plans d'intervention d'urgence étudiées dans le délai accordé selon la norme de service établie dans le cadre de l'évaluation des plans	85 %	Les données ne sont pas disponibles pour l'exercice en cours. Le programme a récemment amélioré sa capacité de

²⁷Transports Canada prévoit augmenter la cible au fil du temps, compte tenu de la spécificité canadienne, mais la cible ne peut pas être de 100 %.

²⁸Le programme utilise une approche fondée sur les risques pour cibler les inspections assorties d'un programme aléatoire d'estimation de la conformité. Les taux de conformité peuvent varier énormément d'une année à l'autre, mais chaque incident de non-conformité entraîne une mesure corrective conformément à la politique sur le suivi des cas de non-conformité de Transport des marchandises dangereuses. La gravité des cas de non-conformité peut varier énormément. Il peut s'agir, par exemple, d'un simple cas où il manque une étiquette sur un contenant, jusqu'à avoir omis de faire approuver le plan d'intervention d'urgence exigé.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
	d'intervention d'urgence.		collecte de données et d'établissement de rapport pour permettre le suivi et l'analyse des normes de service visant le processus d'évaluation et d'approbation des plans d'intervention d'urgence.

Le programme Surveillance du transport des marchandises dangereuses utilise une approche fondée sur les risques afin de cibler les inspections assorties d'un programme aléatoire d'estimation de la conformité. Les taux de conformité peuvent varier énormément d'une année à l'autre, mais chaque incident de non-conformité entraîne une mesure corrective conformément à la politique sur le suivi des cas de non-conformité de Transport des marchandises dangereuses. La gravité des cas de non-conformité peut varier énormément. Il peut s'agir, par exemple, d'un simple cas où il manque une étiquette sur un contenant, jusqu'à avoir omis de faire approuver le plan d'intervention d'urgence exigé.

Plusieurs modifications à des règlements indiquées dans le plan de réglementation du Ministère ont été publiées dans la Partie II de la *Gazette du Canada* en juillet 2014. De plus, les annexes 1, 2 et 3 de la 18^e édition des Recommandations de l'Organisation des Nations Unies sur le transport des marchandises dangereuses sont en cours d'élaboration, et la publication est attendue en 2014–2015. Il est difficile de quantifier dans quelle mesure les règlements canadiens sont harmonisés avec les normes internationales, mais on estime que l'harmonisation dépasse largement la cible de 70 %.

Le programme a également instauré un système amélioré d'information pour les inspecteurs en octobre 2013, et continue de surveiller les écarts possibles relativement à cet indicateur. Du point de vue de l'intervention d'urgence, le personnel du programme est intervenu dans 100 % des accidents, soit en personne ou par téléphone, comme il a été déterminé dans la méthodologie d'évaluation initiale des risques. De façon globale, le Centre canadien d'urgence transport a répondu à 22 138 appels (dont 949 étaient de réelles urgences).

Programme 3.6 : Sûreté aérienne

Description : Le programme Sûreté aérienne permet d'élaborer, d'appliquer et de surveiller les politiques, les programmes, les règlements et les normes nécessaires pour un système de l'aviation canadien sûr en harmonie avec celui de la communauté aérienne internationale.

Sous-programme 3.6.1 : Cadre réglementaire de la sûreté aérienne

Description : Le programme du cadre réglementaire de la sûreté aérienne élabore les règlements, les lignes directrices et les normes de manière à promouvoir un régime canadien de sûreté aérienne efficace et harmonisé. Il assure également une utilisation équilibrée de ces documents.

Sous-programme 3.6.2 : Surveillance de la sûreté aérienne

Description : Le programme de surveillance de la sûreté aérienne vérifie la conformité des intervenants avec le cadre réglementaire, favorise l'amélioration continue du rendement de la sûreté aérienne et contribue à la gestion efficace des incidents en matière de sûreté aérienne.

Sous-programme 3.6.3 : Programme d'infrastructure technologique

Description : Les responsables du programme d'infrastructure technologique de la sûreté aérienne élaborent et évaluent les normes, les données de recherche et les pratiques exemplaires utilisées par les technologies appliquées à l'appui d'une gestion efficace et uniforme des risques en matière de sûreté aérienne. Ils assurent en même temps aux intervenants l'accès à ces normes, données et pratiques.

Analyse du rendement

Transports Canada a continué d'améliorer et de renforcer le programme de surveillance de la sûreté aérienne, et il a ajouté des documents d'orientation ainsi que des critères pour soutenir une approche de planification des inspections fondée sur les risques. Le régime d'inspection du Ministère montre que les intervenants respectent dans une large mesure les exigences réglementaires. Transports Canada continue de se conformer aux normes internationales et de s'aligner sur les pratiques internationales.

Transports Canada et l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien collaborent avec les États-Unis à harmoniser les processus et l'équipement de contrôle des voyageurs à faible risque. Le plan d'action Canada-États-Unis *Par delà la frontière* contribue à améliorer la sûreté en Amérique du Nord et à harmoniser les approches réglementaires des deux pays. Dans le cadre du plan, la phase d'essai de la voie harmonisée de contrôle réservée aux voyageurs dignes de confiance est terminée. La rétroaction des clients a été positive, mais d'autres ajustements sont nécessaires pour améliorer l'efficacité de la voie de contrôle harmonisée et obtenir les données sur le temps d'attente. Le concept de voie harmonisée avec les États-Unis sera testé de nouveau et subira d'autres rajustements opérationnels.

Ressources financières budgétaires (dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
3.6 Sûreté aérienne				
33 357 783	33 357 783	33 036 940	29 743 295	3 614 488

Ressources financières budgétaires (dollars) – Pour les sous-programmes

Dépenses prévues	Dépenses réelles	Écart (prévues moins réelles)
3.6.1 Cadre réglementaire de la sûreté aérienne		
5 589 741	5 642 727	-52 986
3.6.2 Surveillance de la sûreté aérienne		
19 335 123	22 902 700	-3 567 577
3.6.3 Programme d'infrastructure technologique		
8 432 919	1 197 868	7 235 051

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme et les sous-programmes

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
3.6 Sûreté aérienne		
309	273	36
3.6.1 Cadre réglementaire de la sûreté aérienne		
49	54	-5
3.6.2 Surveillance de la sûreté aérienne		
200	207	-7
3.6.3 Programme d'infrastructure technologique		
60	12	48

L'écart de 3,6 millions de dollars est expliqué par les départs de personnel, les retards de dotation, la réduction des déplacements, la formation et la traduction ainsi que des retards dans l'établissement de contrats.

Des taux d'attrition plus élevés, conjugués à des taux d'embauche plus faibles ont entraîné la diminution globale d'ETP. Grâce à l'approche de planification et d'établissement de rapports intégrés ainsi qu'au renouvellement de la structure de gouvernance, le Ministère rééquilibre soigneusement le point de référence de l'effectif d'ETP qui est requis pour répondre à ses besoins actuels et futurs.

Résultats du rendement – Pour le programme et les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
3.6 Sûreté aérienne			
Les normes canadiennes sont alignées sur les normes de sûreté aérienne internationales	Pourcentage des règlements sur la sûreté aérienne harmonisés avec les normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (amélioration = augmentation)	100 %	100 %
3.6.1 Cadre réglementaire de la sûreté aérienne			
Le cadre réglementaire est conforme aux normes internationales et aux pratiques recommandées	Pourcentage du cadre réglementaire qui est harmonisé avec les normes internationales (amélioration = augmentation)	100 %	100 %
3.6.2 Surveillance de la sûreté aérienne			
Les intervenants comprennent les exigences de conformité dans le cadre réglementaire de la sûreté	Pourcentage des inspections achevées qui n'ont donné lieu à aucune sanction administrative pécuniaire. (amélioration = augmentation)	90 %	98 % Transports Canada a dépassé les résultats d'inspection attendus, car les intervenants comprennent mieux la mise en œuvre de la réglementation.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
3.6.3 Programme d'infrastructure technologique			
Les intervenants ont accès aux normes	Pourcentage des technologies approuvées mises à la disposition des intervenants (amélioration = augmentation)	90 %	100 % Comme la demande par les intervenants a été plus faible que prévu, toutes les exigences visant les technologies approuvées ont été respectées.

Le programme a atteint les cibles de ces indicateurs de rendement.

Programme 3.7 : Sûreté maritime

Description : Le programme Sûreté maritime, en collaboration avec ses partenaires, permet de veiller à l'application de la [Loi sur la sûreté du transport maritime](#)¹ pour protéger le Canada et ses citoyens de façon à respecter les valeurs canadiennes. Elle permet de protéger l'intégrité et la sûreté ainsi que l'efficacité du réseau de transport maritime du Canada contre des interventions illicites, des attentats terroristes ou l'exploitation du réseau comme moyen d'attaquer nos alliés.

Sous-programme 3.7.1 : Cadre de réglementation en matière de sûreté maritime

Description : Dans le cadre du programme du cadre de réglementation de la sûreté maritime, on élabore et on équilibre l'utilisation des instruments, des lignes directrices et des normes réglementaires en vue de promouvoir un régime de sûreté canadien efficient, efficace et harmonisé, qui est conforme aux exigences internationales. Le programme permet également de mettre à contribution l'expertise canadienne auprès de nos partenaires internationaux et de diriger la politique interministérielle en matière de sûreté maritime par l'entremise du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime.

Sous-programme 3.7.2 : Surveillance de la sûreté maritime

Description : Le programme de surveillance et d'application de la sûreté maritime permet de réaliser des inspections, de prendre en charge ou d'approuver les évaluations de sûreté; d'examiner et d'approuver les plans de sûreté et de collaborer avec les intervenants pour les aider à se conformer aux exigences de la [Loi sur la sûreté du transport maritime](#), son règlement et ses mesures. Le programme permet de réaliser des activités de promotion, de formation et de sensibilisation pour faire en sorte que la communauté de la réglementation soit informée de ses responsabilités en matière de lois et de réglementation. En cas d'infraction ou de non-conformité, le programme fait appel à une approche de mise en application mesurée, informe les intervenants, leur donne des renseignements et la possibilité de corriger le problème. Dans certains cas, des mesures de mise en application, y compris le recours aux sanctions administratives pécuniaires, pourront être prises.

Sous-programme 3.7.3 : Centres d'opérations de sécurité maritime

Description : Le programme des Centres d'opérations de sécurité maritime vise à détecter et évaluer les menaces ainsi qu'à assurer une intervention à leur égard tout en assurant une connaissance de la situation dans le secteur maritime du Canada et des approches à titre de

principal partenaire des Centres d'opérations de sécurité maritime, en réalisant des évaluations de la menace et des risques des navires entrant dans des eaux canadiennes. Les Centres sont une interface du secteur maritime entre les partenaires et les intervenants nationaux et internationaux et ils appuient le programme de surveillance de la sûreté maritime. Transports Canada est un partenaire des Centres d'opérations de sécurité maritime, tout comme l'Agence des services frontaliers du Canada, la Garde côtière canadienne, le ministère de la Défense nationale et la Gendarmerie royale du Canada.

Analyse du rendement

Transports Canada a progressé dans ses travaux visant à renforcer son cadre de réglementation axé sur le risque, conformément aux conventions internationales, en marge du Plan d'action du [Conseil Canada–États-Unis de coopération en matière de réglementation](#)ⁱⁱ. En collaboration avec la garde côtière américaine, le Ministère a finalisé une liste conjointe non exécutoire de priorités de réglementation, et il a élaboré des lignes directrices sur la collaboration en vue de la réglementation de la sûreté maritime. Transports Canada a également finalisé les plans de travail du Conseil de coopération en matière de réglementation sur le *Règlement sur la sûreté du transport maritime* et sur le Cadre réglementaire de surveillance pour la Voie maritime du Saint-Laurent et le réseau des Grands Lacs.

Les centres des opérations de la sûreté maritime des régions côtières ainsi que des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent ont continué de collaborer avec les autres ministères et à se communiquer les renseignements et l'information en matière de surveillance et de reconnaissance. Les centres peuvent ainsi appuyer une intervention organisée en cas de menaces potentielles et éviter le chevauchement des efforts et des ressources. Ils ont notamment étudié les notifications préalables à l'arrivée et les analyses des renseignements au sujet des menaces.

Transports Canada a fait avancer le projet de résilience du commerce maritime, un effort conjoint entre le Canada et les États-Unis visant à déterminer la meilleure façon de gérer le trafic maritime durant une situation d'urgence. Le Ministère a tenu des consultations auprès des secteurs privé et public dans la région des Grands Lacs. Il a par ailleurs mené à bien un projet de cybersûreté maritime (ports) visant à recenser les vulnérabilités et à les atténuer. Le Ministère a terminé toutes les évaluations exigées de la menace dans les installations maritimes canadiennes.

Ressources financières budgétaires (dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
3.7 Sûreté maritime				
14 897 654	14 897 654	13 833 124	12 331 970	2 565 684

Ressources financières budgétaires (dollars) – Pour les sous-programmes

Dépenses prévues	Dépenses réelles	Écart (prévues moins réelles)
3.7.1 Cadre de réglementation en matière de sûreté maritime		
1 600 289	1 320 587	279 702
3.7.2 Surveillance de la sûreté maritime		
7 598 862	7 166 045	432 817
3.7.3 Centres d'opérations de sécurité maritime		

Dépenses prévues	Dépenses réelles	Écart (prévues moins réelles)
5 698 504	3 845 338	1 853 166

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme et les sous-programmes

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
3.7 Sûreté maritime		
131	102	29
3.7.1 Cadre de réglementation en matière de sûreté maritime		
9	8	1
3.7.2 Surveillance de la sûreté maritime		
72	57	15
3.7.3 Centres d'opérations de sécurité maritime		
50	38	12

L'écart de 2,6 millions de dollars est attribuable aux retards dans l'obtention des services contractuels pour diverses activités, aux retards de publication d'une modification réglementaire dans la *Gazette du Canada* pour les coûts de publication du *Règlement sur la sûreté du transport maritime* qui doivent être engagés au cours de l'exercice financier 2014–2015 et aux retards de la dotation planifiée.

L'écart d'ETP s'explique en partie par la réorganisation interne, qui a entraîné une baisse du taux de recrutement cours de cette période. Les taux d'attrition plus élevés conjugués à des taux d'embauche plus faibles ont entraîné la diminution globale des ETP. Grâce à l'approche de planification et d'établissement de rapports intégrés ainsi qu'au renouvellement de la structure de gouvernance, le Ministère rééquilibre soigneusement le point de référence de l'effectif d'ETP qui est exigé afin de répondre à ses besoins actuels et futurs.

Résultats du rendement – Pour le programme et les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
3.7 Sûreté maritime			
L'industrie a confiance dans le système de sûreté maritime du Canada	Pourcentage de l'industrie qui indique qu'elle a confiance dans le système de sûreté maritime du Canada (amélioration = augmentation)	80 %	90 %

Le programme a atteint les cibles de cet indicateur de rendement.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
3.7.1 Cadre de réglementation en matière de sûreté maritime			
Un cadre de réglementation axé sur le risque conforme aux conventions internationales	Pourcentage du cadre de réglementation aligné sur les lois canadiennes ou les conventions internationales adoptées (amélioration = augmentation)	85 %	Une comparaison du <i>Règlement sur la sûreté du transport maritime</i> aux conventions internationales a permis d'établir que le

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
			Règlement est actuellement harmonisé à 91 % avec les conventions internationales
3.7.2 Surveillance de la sûreté maritime			
Les intervenants respectent les exigences du cadre de réglementation de la sûreté maritime	Pourcentage d'inspections exécutées qui n'ont pas donné lieu à une sanction administrative pécuniaire ²⁹ (amélioration = augmentation)	90 %	100 %
3.7.3 Centres d'opérations de sécurité maritime			
Le gouvernement du Canada dispose des renseignements nécessaires pour intervenir en cas de menaces ou d'incidents liés à la sûreté maritime	Pourcentage des bâtiments pénétrant en eaux canadiennes pour lesquels une matrice de conformité à la réglementation est établie (amélioration = augmentation)	100 %	On a contrôlé 91,8 % de l'ensemble des notifications préalables à l'arrivée à l'aide de la matrice de conformité à la réglementation.

Le programme a atteint deux des cibles de ses indicateurs. La matrice de conformité à la réglementation est une grille servant à attribuer une cote de risque à tous les bâtiments ayant signalé leur intention d'entrer en eaux canadiennes. La matrice permet d'évaluer, par rapport aux indicateurs de risque, l'information incluse dans la notification préalable à l'arrivée soumise par un bâtiment afin de déterminer s'il respecte les dispositions du *Règlement sur la sûreté du transport maritime*. Une telle grille est remplie avant l'arrivée en eaux canadiennes de chaque bâtiment visé par le Règlement, et la cote de risque qu'il obtient sert à formuler des recommandations aux fins de l'inspection du bâtiment en fonction du risque de non-conformité au Règlement.

Programme 3.8 : Sûreté du transport terrestre et intermodal

Description: Relevant de la [Loi sur la sécurité ferroviaire](#)^{lii}, de la [Loi sur les ponts et tunnels internationaux](#)^{liii}, de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* et du mandat en matière de sûreté des transports du gouvernement fédéral, le programme Sûreté du transport terrestre et du transport intermodal permet de renforcer la sûreté du transport terrestre et du transport intermodal. En collaboration avec des partenaires pour protéger le Canada et les Canadiens d'une façon qui respecte les valeurs canadiennes et qui assure l'efficacité du réseau de transport, le programme offre un leadership fédéral, prévoit l'élaboration et le renforcement des cadres réglementaires et volontaires, et développe des matériels d'orientation.

Analyse du rendement

La sûreté ferroviaire est renforcée au Canada grâce à la mise en œuvre d'un protocole d'entente sur la sûreté entre Transports Canada et l'Association des chemins de fer du Canada et ses signataires. Pour assurer l'uniformité des activités de surveillance prévues au protocole d'entente

²⁹ Des sanctions administratives pécuniaires sont habituellement utilisées pour les infractions de gravité modérée ou élevée ou dans les cas où la personne refuse d'accepter la responsabilité de l'infraction.

à l'échelle du pays, Transports Canada a conçu une approche uniforme pour la mise en œuvre du calendrier des inspections axées sur les risques. Des fonctionnaires du Ministère ont animé des ateliers sur le contrôle et l'assurance de la qualité pour veiller à ce que les activités d'inspection soient effectuées de la même manière dans toutes les régions et à ce qu'elles suivent exactement les politiques et les procédures établies. Cette façon de faire renforce la fonction de surveillance de la sûreté de Transports Canada et elle favorise l'amélioration continue de la prestation du programme de surveillance à l'échelle du pays.

En vue des Jeux panaméricains et parapanaméricains de 2015, Transports Canada a continué de participer à un effort pluriministériel pour évaluer et planifier les exigences de sûreté de l'événement, ainsi que leur mise en œuvre.

La sûreté des ponts et tunnels internationaux (PTI) a été renforcée au pays grâce à des protocoles d'entente en matière de sûreté entre Transports Canada et les exploitants des PTI. Jusqu'à maintenant, six protocoles d'entente ont été signés; ils représentent dix PTI et englobent des franchissements internationaux par où passe 93 % du trafic de camion entre le Canada et les États-Unis.

Ressources financières budgétaires (dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
3.8 Sûreté du transport terrestre et intermodal				
4 807 985	4 807 985	4 733 046	4 280 788	527 197

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
3.8 Sûreté du transport terrestre et intermodal		
41	31	10

L'écart de 0,5 million de dollars est expliqué par le fait que les dépenses de salaires et d'avantages sociaux connexes pour les employés n'ont pas été effectuées en raison de congés permanents et temporaires imprévus de certains employés.

L'écart d'ETP s'explique par les congés permanents et temporaires imprévus des employés ainsi que par les montants non dépensés en raison des récents exercices de réduction des dépenses. Grâce à l'approche de planification et d'établissement de rapports intégrés ainsi qu'au renouvellement de la structure de gouvernance, le Ministère rééquilibre soigneusement le point de référence de l'effectif d'ETP qui est requis pour répondre à ses besoins actuels et futurs.

Résultats du rendement – Pour le programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
3.8 Sûreté du transport terrestre et intermodal			
Les intervenants respectent les modalités des cadres volontaires	Pourcentage d'évaluation des visites de site et de documentation des intervenants qui ont entraîné la délivrance d'une lettre de non-conformité au protocole d'entente	< 5 %	Aucune donnée disponible, car ce nouvel indicateur a été établi en 2013–2014 et sera en vigueur à compter du 1 ^{er} avril 2014.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
	(amélioration = diminution)		

Le résultat attendu n'est pas disponible, car le nouvel indicateur a été établi en 2013–2014 et sera mis en œuvre en 2014–2015. Toutefois, le respect du protocole d'entente entre Transports Canada et les signataires de l'Association des chemins de fer du Canada est surveillé au moyen d'un calendrier national d'inspections axées sur les risques et d'autres activités de surveillance.

Programme 3.9 : Sécurité et sûreté multimodale

Description : Le programme de Sécurité et sûreté multimodale contribue aux politiques et aux normes qui servent à rehausser la sécurité et la sûreté dans plus d'un mode de transport (par exemple, les systèmes de gestion intégrée et les évaluations du renseignement). Ce programme fournit également de la formation technique commune aux employés et aux inspecteurs de systèmes, afin de s'assurer que le Ministère soit en mesure d'inspecter les exploitants, d'appliquer les règlements, et de répondre à toutes les situations d'urgence qui pourraient toucher le réseau national des transports au Canada. En dernier lieu, ce programme prépare et coordonne les interventions en cas de menaces émergentes visant la sécurité et la sûreté, et de situations qui pourraient avoir des répercussions sur le réseau national des transports.

Sous-programme 3.9.1 : Stratégies et services intégrés multimodaux

Description : Le programme des stratégies et services intégrés multimodaux fournit l'orientation stratégique et les conseils au sujet des enjeux et des initiatives de réglementation et de politiques transectorielles touchant les transports au sein de Sécurité et sûreté, et en fait la coordination. Ce programme dirige également les initiatives de planification et d'établissement de rapports intégrés pour Sécurité et sûreté. Il sert de principal point de contact au sein du ministère pour les questions de sûreté et de renseignements par l'entremise de son lien avec la communauté canadienne du renseignement de sécurité, et joue un rôle central dans le partage et l'analyse du renseignement de sécurité. De plus, ce programme est responsable de traiter les habilitations de sécurité en matière de transport des travailleurs au sein de l'infrastructure nationale de transport.

Sous-programme 3.9.2 : Préparatifs d'urgence et les activités du Centre d'intervention

Description : Le programme des préparatifs d'urgence et des activités du Centre d'intervention travaille pour s'assurer que Transports Canada est prêt à intervenir, et en mesure de le faire, en cas de menaces émergentes ou des situations qui pourraient avoir des répercussions sur le réseau national des transports, en collaborant de près avec les partenaires du ministère, de l'industrie, des intervenants et des autres ministères ou organismes. Le programme cherche à s'assurer que le ministère continue de s'acquitter de ses responsabilités avec succès en vertu de la [Loi sur la gestion des urgences](#)^{liv}, y compris le programme de gestion des urgences du gouvernement du Canada, en se concentrant surtout sur les activités de préparatifs et d'intervention.

Sous-programme 3.9.3 : Formation technique intégrée

Description : Le programme de formation technique intégrée est responsable de l'évaluation, la conception et la prestation de la formation technique et de surveillance. Ce programme fournit les produits nécessaires à la formation technique des inspecteurs de la sécurité et de la sûreté et d'autres clients comme les gouvernements étrangers. Ce programme permet de s'assurer que les

inspecteurs de Transports Canada sont préparés, équipés et prêts à exécuter leurs tâches de surveillance à l'appui de Sécurité et Sûreté.

Analyse du rendement

Dans le cadre du [plan d'action pour la réduction du fardeau administratif](#)^{iv}, le programme a mis en œuvre la gestion de la réglementation selon le principe « un pour un ». La règle du « un pour un » sert à contrôler de manière stricte tout nouveau fardeau administratif que pourrait subir une entreprise en raison d'un règlement. L'incidence de chaque projet sur le fardeau administratif est signalée régulièrement au Secrétariat du Conseil du Trésor. Les normes de service ont été mises en ligne, et une nouvelle politique d'interprétation est en cours d'élaboration. Le Ministère a également modifié ses critères de classement pour les listes des priorités réglementaires approuvées par la haute direction afin de gérer le fardeau administratif.

Transports Canada a travaillé à appliquer systématiquement les régimes nationaux et modaux de planification des inspections fondées sur les risques, d'établissement des rapports connexes et d'application de la loi. Transports Canada a publié la nouvelle directive ministérielle sur la surveillance de la sécurité et de la sûreté, qui exige que tous les programmes de sécurité et de sûreté mettent en œuvre des pratiques et des procédures d'assurance de la qualité, et répondent à des normes de rendement établies. Les employés de l'Aviation civile chargés de donner la formation font désormais partie d'une nouvelle direction générale de la formation multimodale. Dans le cadre des préparatifs d'urgence de Transports Canada, aux fins d'intervention en cas d'incidents et de crises, plusieurs activités ont été maintenues 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Les parties I et II de l'Initiative des services de garde, qui vise à recenser les occasions d'optimiser et de simplifier les services de garde et les coûts connexes de rappel au travail à l'Administration centrale et dans les régions, sont maintenant terminées. La partie III, Examen, est terminée et on procède à la mise en œuvre.

Ressources financières budgétaires (dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
3.9 Sécurité et sûreté multimodale				
11 233 308	11 233 308	11 649 104	10 722 526	510 782

Ressources financières budgétaires (dollars) – Pour les sous-programmes

Dépenses prévues	Dépenses réelles	Écart (prévues moins réelles)
3.9.1 Stratégies et services intégrés multimodals		
8 279 352	7 444 599	834 753
3.9.2 Préparatifs d'urgence et les activités du Centre d'intervention		
2 203 161	1 605 369	597 792
3.9.3 Formation technique intégrée		
750 795	1 672 559	-921 764

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme et les sous-programmes

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
3.9 Sécurité et sûreté multimodale		
122	98	24
3.9.1 Stratégies et services intégrés multimodals		
92	74	18
3.9.2 Préparatifs d'urgence et les activités du Centre d'intervention		
21	15	6
3.9.3 Formation technique intégrée		
9	9	0

L'écart d'ETP est en partie attribuable à la mise en œuvre des mesures de réduction des coûts du budget de 2012 afin de réaliser des économies organisationnelles. Bien que les mesures de réduction des coûts doivent être mises en œuvre sur une période de trois ans, la majorité des employés visés par les mesures de réduction ont été informés pendant la première année afin de réduire au minimum les répercussions sur les personnes et sur le Ministère. Une grande proportion des employés a choisi de quitter plus tôt au cours de la période de mise en œuvre. Les priorités changeantes attribuables aux événements opérationnels et à d'autres réorganisations importantes ont également entraîné une baisse du recrutement au cours de cette période, et l'attrition était plus élevée que ce qui était prévu. Grâce à l'approche de planification et d'établissement de rapports intégrés ainsi qu'au renouvellement de la structure de gouvernance, le Ministère rééquilibre soigneusement le point de référence de l'effectif d'ETP qui est requis pour répondre à ses besoins actuels et futurs.

Résultats du rendement – Pour le programme et les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
3.9 Sécurité et sûreté multimodale			
Les questions relatives à la sécurité et à la sûreté des transports sont gérées de manière uniforme pour tous les modes de transport.	Nombre de nouvelles pratiques communes adoptées (amélioration = augmentation)	3	La directive ministérielle sur la surveillance de la sécurité et de la sûreté a été approuvée et communiquée; les employés de l'Aviation civile chargés de donner la formation font maintenant partie d'un nouveau modèle; la gestion de la réglementation selon le principe un pour un a été mise en œuvre; les normes de rendement communes de gestion des personnes ont été adoptées pour les inspecteurs et les superviseurs.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
3.9.1 Stratégies et services intégrés multimodals			
Les intervenants internes disposent de l'information dont ils ont besoin pour gérer les questions relatives à la sécurité et à la sûreté des transports de manière intégrée et cohérente pour tous les modes de transport.	Pourcentage d'intervenants internes indiquant un taux de satisfaction d'au moins quatre sur cinq en ce qui concerne les produits et les services fournis (amélioration = augmentation)	80 %	100 % des personnes ayant répondu au sondage étaient satisfaites des services et du soutien.
3.9.2 Préparatifs d'urgence et les activités du Centre d'intervention			
Transports Canada s'acquitte de ses responsabilités en matière de préparatifs prévues aux termes de la <i>Loi sur la gestion des urgences</i> .	Note minimale de 85 % dans les sections sur les préparatifs (7B, 12A, 12B, 12C) de l'évaluation du Plan stratégique de gestion des urgences de Transports Canada réalisée par Sécurité publique Canada. (amélioration = augmentation)	85 %	81,25 %
Transports Canada est en mesure d'intervenir en cas de situations d'urgence.	Pourcentage de conclusions et de recommandations sur les rapports après événements ayant été formulées ou prises en compte dans les délais indiqués (amélioration = augmentation)	90 %	100 %
3.9.3 Formation technique intégrée			
Les inspecteurs et les experts techniques possèdent les compétences techniques requises pour assumer leurs responsabilités conformément aux normes établies.	Pourcentage d'apprenants indiquant un taux de satisfaction d'au moins trois sur cinq en ce qui concerne l'atteinte des objectifs du cours (amélioration = augmentation)	80 %	100 % – toutes les évaluations du cours remplies et remises aux inspecteurs de la sûreté des transports indiquaient un taux de satisfaction entre 3 et 5
Les inspecteurs et les experts techniques possèdent les compétences techniques requises pour assumer leurs responsabilités conformément aux normes établies.	Pourcentage d'apprenants indiquant un taux de satisfaction d'au moins trois sur cinq en ce qui concerne les cours et les ateliers de formation	80 %	100 % – toutes les évaluations du cours remplies et remises aux inspecteurs de la sûreté des transports indiquaient un taux de satisfaction entre 3 et 5

Toutes les cibles des indicateurs de rendement ont été atteintes, à l'exception de celle du Plan stratégique de gestion des urgences de Transports Canada. La cote (calculée en fonction d'un calendrier d'évaluation triennal) provient de l'exercice 2012–2013; un plan d'action a été établi pour donner suite aux recommandations de Sécurité publique visant à renforcer le Plan stratégique de gestion des urgences.

Programme 4.1 : Services internes³⁰

Description : Les Services internes sont des groupes d'activités et de ressources connexes qui sont gérés de façon à répondre aux besoins des programmes et des autres obligations générales d'une organisation. Ces groupes sont les suivants : services de gestion³¹ et de surveillance, services des communications, services juridiques, services de gestion des ressources humaines, services de gestion des finances, services de gestion de l'information, services des technologies de l'information, services de gestion des biens, services de gestion du matériel, services de gestion des acquisitions et services de gestion des voyages et autres services administratifs. Les services internes comprennent uniquement les activités et les ressources destinées à l'ensemble d'une organisation et non celles fournies à un programme particulier.

Analyse du rendement

À l'appui des activités de gestion et de surveillance, Transports Canada a accompli ce qui suit :

- des vérifications internes et des études d'évaluation comme prévu, notamment les suivantes :
 - la vérification de la gestion des locaux et de la gérance des actifs, l'évaluation du suivi de la vérification des contrôles du cycle de vie du projet de GI-TI et la vérification de la classification organisationnelle;
 - des mesures de suivi rigoureuses avec la haute direction pour surveiller la mise en œuvre des recommandations découlant des vérifications et des études d'évaluation antérieures;
 - un premier rapport de la situation sur la mesure du rendement, qui a aidé à produire rapidement de l'information sur le rendement à l'échelle du Ministère afin d'entreprendre des travaux d'évaluation plus efficaces.

Le Groupe Communications et Marketing de Transports Canada a fait bon usage des réseaux sociaux pour soutenir l'utilisation répandue des communications véhiculées par d'autres médias que le Web traditionnel. Voici des exemples de ce qu'il a accompli :

- Communication de renseignements aux Canadiens à propos des enjeux de sécurité, notamment quelque 200 rappels de véhicules; le Ministère a publié plus de 2 000 messages bilingues sur Twitter et Facebook;
- En tant que source de renseignements, les comptes du Ministère sur les réseaux sociaux ont permis de joindre de nombreux autres Canadiens : le nombre d'abonnés sur Twitter a bondi de 17 420 à 38 765, les mentions « J'aime » sur Facebook sont passées de 2 056 à 3 478, les visionnements sur YouTube sont passés de 33 363 à 58 955, et le nombre de photos visionnées sur Flickr a bondi de 41 990 à 196 235.

Le programme Gestion des ressources humaines de Transports Canada a permis ce qui suit :

- Prestation d'aide et de conseils pour des réaménagements organisationnels, notamment la gestion de la main-d'œuvre et de grandes réorganisations, pour donner suite aux décisions liées au budget de 2012 et à d'autres grandes initiatives de changement, comme

³⁰ L'information sur la mesure du rendement n'est pas fournie, car le Secrétariat du Conseil du Trésor élabore en ce moment un cadre pangouvernemental uniformisé de mesure du rendement des services internes.

³¹ Les groupes de services suivants font partie des Services de gestion et de surveillance : Politique stratégique et relations intergouvernementales, Services à la haute direction, Planification et rapports ministériels, Vérification interne, Évaluation, Bureau de l'intégrité, Gouvernance des sociétés d'État et Gestion interne.

- la réalisation du projet de réorganisation de l'Aviation civile en 2013, et le transfert des employés de la Protection des eaux navigables à une nouvelle structure organisationnelle;
- Prestation d'aide et de conseils pour moderniser la classification des postes. Par exemple, des rapports semestriels sur les postes ont été effectués pour sensibiliser la haute direction en vue de la modernisation de la classification. Un plan ministériel de modernisation de la classification plus complet sera présenté à la haute direction à l'automne 2014;
 - Réalisation d'un exercice de normalisation du budget afin d'harmoniser les services régionaux en matière de ressources humaines. Cette initiative a encore évolué et l'organisation met maintenant en œuvre un nouveau modèle de prestation des services de ressources humaines axé sur une approche de portefeuille national;
 - Mise en œuvre fructueuse de l'ensemble des sept domaines opérationnels du processus opérationnel commun des ressources humaines, et obtention d'une mention élogieuse du Secrétariat du Conseil du Trésor pour la conception d'outils et d'occasions qui profiteront grandement à tous les employés.

Le programme Gestion des finances de Transports Canada a permis ce qui suit :

- Achèvement des activités initiales d'évaluation et d'atténuation visant à renforcer le système de contrôle interne en matière d'établissement des rapports financiers, et lancement de la surveillance permanente pour assurer l'exactitude, la pertinence et la fiabilité continues de l'information financière ainsi que et l'efficacité de la surveillance des risques liés à la gestion des ressources publiques;
- Prise de mesures pour améliorer l'établissement et la prévision des coûts financiers en améliorant davantage le processus de planification intégrée et en mettant en œuvre un modèle uniformisé de prestation des services de gestion financière, qui sera entièrement mis en œuvre en 2014–2015; et prestation de formation ciblée pour les gestionnaires et le personnel responsable des finances qui les appuient;
- Utilisation de la technologie pour réaliser des gains d'efficacité, p. ex. le traitement sans papier des demandes de remboursement des frais de déplacement et la facturation automatisée des services portuaires.

Le programme Gestion de l'information et technologie de l'information (GI-TI) de Transports Canada a permis ce qui suit :

- La transition réussie des services de soutien interne à Services partagés Canada, tout en fournissant des services opérationnels et des conseils fonctionnels en matière de GI-TI au quotidien, et en renouvelant l'infrastructure de GI-TI ministérielle. Par exemple, les postes de travail des employés ont subi une migration nécessaire vers Windows 7 en vue de la transition des services à l'échelle gouvernementale, pendant que le personnel a assuré la continuité des services de télécommunications et de réseau au Ministère et qu'il a collaboré avec Services partagés Canada en vue de la transition vers un système de courriel commun;
- Réalisation de progrès à l'égard de la mise en œuvre d'un modèle révisé et consolidé pour la gestion de la GI-TI, la planification des investissements, la surveillance et la prestation de service. Ce modèle révisé sera lié au cadre de gouvernance ministériel.

Le programme Services de gestion des biens de Transports Canada a permis ce qui suit:

- Élaboré d'un cadre de gestion des installations
- Amélioration de la gestion pour permettre une meilleure surveillance nationale de l'enveloppe des locaux du Ministère ainsi qu'une mise en œuvre économique et efficace

des normes d'aménagement pangouvernementales relatives à l'initiative Milieu de travail 2.0.

Le programme Service de gestion des acquisitions a permis ce qui suit :

- Renforcement de remise ses fonctions de remise en question et de surveillance, en revoyant sa structure de gouvernance et ses délégations de pouvoirs, et en améliorant l'établissement des rapports.

Le programme Gestion et surveillance a permis ce qui suit :

- Les dernières années, on répond en général beaucoup plus rapidement aux Canadiens qui présentent des demandes en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* et de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*.

Ressources financières budgétaires (dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
147 174 930	158 527 528	168 913 569	170 195 608	-11 688 080

Ressources humaines (ETP) – Pour le programme

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
1 168	1 098	70

L'écart de 11,7 millions de dollars est principalement attribuable au transfert de la fonction du développement des applications des Programmes aux Services internes en 2013–2014 et à certains des coûts liés aux indemnités de maternité et de départ qui sont financées à partir des ressources internes.

Section III : Renseignements supplémentaires

Faits saillants des états financiers

États financiers

Transports Canada État condensé des opérations et de la situation financière nette ministérielle (non audité) Pour l'exercice se terminant le 31 mars 2014 (milliers de dollars)					
	Résultats attendus 2013–2014	Résultats réels 2013–2014	Résultats réels 2012–2013	Écart (résultats réels 2013–2014 moins résultats attendus 2013–2014)	Écart (résultats réels 2013–2014 moins résultats réels 2012–2013)
Total des charges	1 586 110	1 530 246	1 605 962	(55 864)	(75 716)
Total des revenus	86 112	87 892	87 669	1 780	223
Coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement et les transferts	1 508 416	1 449 110	1 521 292	(59 306)	(72 182)
Situation financière nette du Ministère	1 570 632	1 357 604	1 391 402	(213 028)	(33 798)

Transports Canada État condensé de la situation financière (non audité) Au 31 mars 2014 (milliers de dollars)			
	2013–2014	2012–2013	Écart (2013–2014 moins 2012–2013)
Total des passifs	1 640 589	1 681 065	(40 476)
Total des actifs financiers nets	719 962	692 458	27 504
Dette nette du ministère	920 627	988 607	(67 980)
Total des actifs non financiers	2 278 231	2 380 009	(101 778)
Situation financière nette du Ministère	1 357 604	1 391 402	(33 798)

Les rapports financiers de Transports Canada sont disponibles sur [notre site web](#)^{lvi}.

Tableaux de renseignements supplémentaires

Les tableaux de renseignements supplémentaires énumérés dans le *Rapport ministériel sur le rendement* 2013–2014 se trouvent sur le site Web de [Transports Canada](#)^{lvii}.

- Renseignements sur les programmes de paiements de transfert;
- Stratégie fédérale de développement durable;
- Initiatives horizontales;
- Vérifications internes et évaluations à venir au cours des trois prochains exercices;
- Réponse aux comités parlementaires et aux audits externes;
- Rapport d'étape sur les projets visés par une approbation spéciale du Conseil du Trésor;
- Rapport d'étape sur les projets de transformation et les grands projets de l'État;
- Rapport sur les frais d'utilisation.

Dépenses fiscales et évaluations

Il est possible de recourir au régime fiscal pour atteindre des objectifs de la politique publique en appliquant des mesures spéciales, comme de faibles taux d'impôt, des exemptions, des déductions, des reports et des crédits. Le ministère des Finances Canada publie annuellement des estimations et des projections du coût de ces mesures dans une publication intitulée [Dépenses fiscales et évaluations](#)^{lviii}. Les mesures fiscales présentées dans ladite publication relèvent de la seule responsabilité du ministre des Finances.

Section IV: Coordonnées de l'organisation

Vos commentaires à propos de ce rapport sont les bienvenus.

Courriel : Questions@tc.gc.ca

Téléphone : 613 990-2309

Numéro sans frais : 1 866 995-9737

Téléimprimeur (ATS) : 1 888 675-6863

Télécopieur : 613 954-4731

Adresse postale :

Transports Canada (ADI)

330, rue Sparks

Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Annexe : Définitions

Architecture d'alignement des programmes : Répertoire structuré de tous les programmes d'un ministère ou organisme qui décrit les liens hiérarchiques entre les programmes et les liens aux résultats stratégiques auxquels ils contribuent.

Cadre pangouvernemental : Schéma représentant la contribution financière des organisations fédérales qui dépendent de crédits parlementaires en harmonisant leurs programmes avec un ensemble de 16 secteurs de résultat pangouvernementaux de haut niveau regroupés sous 4 secteurs de dépenses.

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

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

Dépenses budgétaires : Les dépenses budgétaires comprennent les dépenses de fonctionnement et en capital; les paiements de transfert à d'autres ordres de gouvernement, à des organisations ou à des particuliers; et les paiements à des sociétés d'État.

Dépenses non budgétaires : Recettes et décaissements nets au titre de prêts, de placements et d'avances, qui modifient la composition des actifs financiers du gouvernement du Canada.

Dépenses prévues : En ce qui a trait aux RPP et aux RMR, les dépenses prévues s'entendent des montants approuvés par le Conseil du Trésor au plus tard le 1^{er} février. Elles peuvent donc comprendre des montants qui s'ajoutent aux dépenses prévues indiquées dans le budget principal des dépenses.

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

Équivalent temps plein : Mesure utilisée pour déterminer dans quelle mesure un employé représente une année-personne complète dans le budget ministériel. L'équivalent temps plein est calculé en fonction du coefficient des heures de travail assignées et des heures normales de travail. Les heures normales de travail sont établies dans les conventions collectives.

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

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

Priorité : Plan ou projet qu'une organisation a choisi de cibler et dont elle rendra compte au cours de la période de planification. Il s'agit de ce qui importe le plus ou qui doit être fait en premier pour appuyer la réalisation du ou des résultats stratégiques souhaités.

Programme : Groupe d'intrants constitué de ressources et d'activités connexes qui est géré pour répondre à des besoins précis et pour obtenir les résultats visés, et qui est traité comme une unité budgétaire.

Programme temporisé : Programme ayant une durée fixe et dont le financement et l'autorisation politique ne sont pas permanents. Ce programme est aussi appelé programme à durée temporaire ou programme à élimination graduelle. Lorsqu'un tel programme arrive à échéance, une décision doit être prise quant à son maintien. Dans le cas d'un renouvellement, la décision précise la portée, le niveau de financement et la durée.

Rapport ministériel sur le rendement : Rapport traitant des réalisations concrètes d'une organisation qui dépend de crédits parlementaires au regard des plans, des priorités et des résultats attendus exposés dans le rapport sur les plans et les priorités correspondant. Ce rapport est déposé au Parlement à l'automne.

Rapport sur les plans et les priorités : Rapport fournissant des renseignements au sujet des plans et du rendement prévu sur trois ans d'une organisation qui dépend de crédits parlementaires. Ces rapports sont déposés au Parlement chaque printemps.

Production de rapports sur le rendement : Processus de communication d'information sur le rendement fondée sur des éléments probants. La production de rapports sur le rendement appuie la prise de décisions, la responsabilisation et la transparence.

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

Résultat : Conséquence externe attribuable en partie aux activités d'une organisation, d'une politique, d'un programme ou d'une initiative. Les résultats ne relèvent pas d'une organisation, d'une politique, d'un programme ou d'une initiative unique, mais ils s'inscrivent dans la sphère d'influence de l'organisation.

Résultat stratégique: Avantage durable et à long terme pour les Canadiens qui est rattaché au mandat, à la vision et aux fonctions de base d'une organisation.

Résultats du gouvernement du Canada : Ensemble de 16 objectifs de haut niveau établis pour l'ensemble du gouvernement et regroupés selon 4 secteurs de dépenses : affaires économiques, affaires sociales, affaires internationales et affaires gouvernementales.

Structure de la gestion, des ressources et des résultats : Cadre exhaustif comprenant l'inventaire des programmes, des ressources, des résultats, des indicateurs de rendement et de l'information de gouvernance d'une organisation. Les programmes et les résultats sont présentés d'après le lien hiérarchique qui les unit, et les résultats stratégiques auxquels ils contribuent. La Structure de la gestion, des ressources et des résultats découle de l'architecture d'alignement des programmes.

Notes de fin de document

- ⁱ L' autorité législative à l' appui du mandat de Transports Canada : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/T-18/>
- ⁱⁱ Lois liées au secteur des transports : <http://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/lois.htm>
- ⁱⁱⁱ Ministère de la Justice : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/>
- ^{iv} Site Web de Transports Canada : <http://www.tc.gc.ca/fra/menu.htm>
- ^v Secteurs de résultats du gouvernement du Canada : <http://www.tbs-sct.gc.ca/ppg-cpr/frame-cadre-fra.aspx>
- ^{vi} Plan d'investissement dans l'infrastructure frontalière du Canada et les États-Unis : http://nouvelles.gc.ca/web/article-fr.do?nid=746149&_ga=1.11507188.1976344976.1402501892
- ^{vii} Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/LoisAnnuelles/2013_31/page-1.html
- ^{viii} Décret imposant des mesures pour régler la perturbation extraordinaire du réseau national des transports liée au mouvement du grain : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2014-55/page-1.html>
- ^{ix} Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/LoisAnnuelles/2014_8/page-1.html
- ^x Loi canadienne sur l' évaluation environnementale (2012) : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-15.21/index.html>
- ^{xi} Loi maritime du Canada : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-6.7/>
- ^{xii} Rapport sur les plans et les priorités 2013–2014 : <http://www.tc.gc.ca/fra/services-generaux/planification-rpp-2013-14-999.htm>
- ^{xiii} Comptes publics du Canada 2014 : <http://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/recgen/cpc-pac/index-fra.html>
- ^{xiv} Transports Canada : <http://www.tc.gc.ca/fra/menu.htm>
- ^{xv} Loi sur les ponts et tunnels internationaux : <http://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/lois-2007ch1.htm>
- ^{xvi} Examen des services de transport ferroviaire des marchandises : <http://www.tc.gc.ca/fra/politique/acg-examen-sfm-rfs-review-rvw-fra-2616.htm>
- ^{xvii} Portes d'entrée du Canada : <http://www.portesducanada.gc.ca/index2.html>
- ^{xviii} Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique : <http://www.portedelasiepacifique.gc.ca/index2.html>
- ^{xix} Porte continentale et le Corridor de commerce : <http://www.portecontinentale.ca/index2.html>
- ^{xx} Porte Canadienne de l'Atlantique : <http://www.portedelatlantique.gc.ca/index2.html>
- ^{xxi} Passage international de la rivière Detroit : http://www.partnershipborderstudy.com/detroitriver_fr/
- ^{xxii} Plan d' action Par-delà la frontière : <http://actionplan.gc.ca/fr/content/dela-la-frontiere>
- ^{xxiii} VIA Rail : <http://www.viarail.ca/fr>
- ^{xxiv} Voie Maritime : <http://www.seaway.ca/fr/>
- ^{xxv} Entente d' aménagement des routes dans l'Outaouais : <http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/surface-autoroutes-financement-912.htm>
- ^{xxvi} Fonds Chantiers Canada : <http://www.budget.gc.ca/2013/doc/themes/infrastructure-fra.html>
- ^{xxvii} Infrastructure Canada : <http://www.infrastructure.gc.ca/index-fra.html>
- ^{xxviii} VIA Rail : <http://www.viarail.ca/en/main>
- ^{xxix} Initiative d' adaptation des transports dans le Nord : <http://www.tc.gc.ca/fra/innovation/iatn-menu-1560.htm>
- ^{xxx} Organisation maritime internationale : <http://www.imo.org/Pages/home.aspx>
- ^{xxxi} Système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes : <http://www.tc.gc.ca/fra/medias/documents-systeme-securite-navires-citernes-responsabilite-indemnisation-7091.htm>
- ^{xxxii} Développement responsable des ressources : <http://www.actionplan.gc.ca/fr/fiche-d-information/r2d-dr2/ameliorer-la-securite-maritime>
- ^{xxxiii} Le Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes : <http://www.tc.gc.ca/fra/comiteexpertssecuritenaviresciternes/menu.htm>
- ^{xxxiv} Développement durable : <http://www.tc.gc.ca/fra/politique/acs-dd-menu.htm>
- ^{xxxv} Loi fédérale sur le développement durable : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/F-8.6/>

-
- ^{xxxvi} Stratégie fédérale de développement durable pour le Canada 2013–2016 : <https://www.ec.gc.ca/dd-sd/default.asp?lang=Fr&n=A22718BA-1>
- ^{xxxvii} Loi 2001 sur la marine marchande du Canada : <http://laws.justice.gc.ca/fra/lois/C-10.15/>
- ^{xxxviii} Loi sur la protection des eaux navigables : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/N-22/>
- ^{xxxix} Loi de la Convention sur la sécurité des conteneurs : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/S-1/>
- ^{xl} Loi sur le pilotage : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/P-14/index.html>
- ^{xli} Loi sur le cabotage : <http://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/lois-1992ch31.htm>
- ^{xlii} Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques : <http://lois-laws.justice.gc.ca/fra/lois/A-12/>
- ^{xliiii} Loi sur la sécurité ferroviaire : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/R-4.2/index.html>
- ^{xliiv} Automne 2013 — Rapport du vérificateur général du Canada : http://www.oag-bvg.gc.ca/internet/Francais/parl_oag_201311_07_f_38801.html
- ^{xlv} Loi sur la sécurité ferroviaire : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/R-4.2/index.html>
- ^{xlvi} Loi sur la sécurité automobile : <http://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/lois-1993ch16.htm>
- ^{xlvii} Loi sur les transports routiers : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/M-12.01/>
- ^{xlviii} Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/T-19.01/index.html/>
- ^{xlix} Centre canadien d'urgence transport : <http://www.tc.gc.ca/fra/canutec/menu.htm>
- ^l Loi sur la sûreté du transport : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/M-0.8/>
- ^{li} Plan Développement responsable des ressources : <http://actionplan.gc.ca/fr/initiative/developpement-responsable-des-ressources>
- ^{lii} Loi sur la sécurité ferroviaire : <http://lois-laws.justice.gc.ca/fra/lois/R-4.2/>
- ^{liii} Loi sur les ponts et tunnels internationaux : <http://lois-laws.justice.gc.ca/fra/lois/I-17.05/>
- ^{liv} Loi sur la gestion des urgences : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/E-4.56/>
- ^{lv} Plan d'action pour la réduction du fardeau administratif : <http://www.tbs-sct.gc.ca/rtrap-parfa/index-fra.asp>
- ^{lvi} Site Web de Transports Canada : <http://www.tc.gc.ca/eng/corporate-services/finance-fs-791.htm>
- ^{lvii} Transports Canada : www.tc.gc.ca/eng/corporate-services/planning-625.htm
- ^{lviii} Dépenses fiscales et évaluations : <http://www.fin.gc.ca/purl/taxexp-fra.asp>