

Transports Canada

2017-2018

**Rapport sur les résultats
ministériels**

L'honorable Marc Garneau, C.P., député

Ministre des Transports

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, 2018, Ottawa, Canada

N° de catalogue T1-27F-PDF

ISSN : 2371-8420

Ce document est disponible sur le site Web de Transports Canada¹.

Ce document est disponible en médias substitués sur demande.

Table des matières

Message du ministre.....	3
Aperçu des résultats.....	5
Raison d'être, mandat et rôle : composition et responsabilités	11
Contexte opérationnel et principaux risques	15
Principaux risques	17
Résultats : ce que nous avons accompli	28
Résultat stratégique 1 : Un réseau de transport efficient	29
Programme 1.1 : Cadres qui appuient le marché des transports	30
Programme 1.2 : Portes d'entrée et corridors.....	36
Programme 1.3 : Infrastructures de transport.....	41
Résultat stratégique 2 : Un réseau de transport respectueux de l'environnement	44
Programme 2.1 : Air pur – Transport.....	44
Programme 2.2 : Eau propre – Transport.....	48
Programme 2.3 : Gérance de l'environnement – Transport.....	52
Résultat stratégique 3 : Un réseau de transport sécuritaire et sûr.....	56
Programme 3.1 : Sécurité aérienne.....	56
Programme 3.2 : Sécurité maritime	58
Programme 3.3 : Sécurité ferroviaire.....	64
Programme 3.4 : Sécurité des véhicules automobiles	66
Programme 3.5 : Transport des marchandises dangereuses	69
Programme 3.6 : Sûreté aérienne	74
Programme 3.7 : Sûreté maritime.....	77
Programme 3.8 : Sûreté du transport terrestre et intermodal.....	80
Programme 3.9 : Sécurité et sûreté du transport multimodal.....	82

Résultats.....	85
Analyse des tendances en matière de dépenses et de ressources humaines	90
Dépenses réelles	90
Ressources humaines réelles.....	94
Dépenses par crédit voté	95
Dépenses et activités du gouvernement du Canada	95
États financiers et faits saillants des états financiers	95
Renseignements supplémentaires	97
Renseignements ministériels.....	97
Renseignements supplémentaires sur les programmes de niveau inférieur	98
Tableaux de renseignements supplémentaires.....	98
Dépenses fiscales fédérales	98
Coordonnées de l'organisation	98
Annexe: définitions	99
Notes de fin de document	104

Message du ministre

Je suis heureux de présenter le rapport sur les résultats ministériels 2017-2018 de Transports Canada. Il démontre que nous avons poursuivi sur notre lancée, en ce qui concerne Transports 2030, le Plan de protection des océans et d'autres initiatives importantes.

Annoncé en novembre 2016, [Transports 2030](#) est une vision à long terme du réseau pour le transport du Canada. Nous voulons élaborer un réseau de transport hautement intégré qui favorise la croissance économique et la création d'emplois pour la classe moyenne du Canada, tout en protégeant nos voies navigables et nos côtes. Transports 2030 est notre plan stratégique pour y arriver.

Le [Plan de protection des océans](#), également lancé en 2016, est un partenariat entre six ministères, dont Transports Canada. Il permet de renforcer la position du Canada en tant que chef de file mondial dans la sécurité maritime et la protection des collectivités et des milieux côtiers.

Nous avons réalisé d'importants accomplissements relativement à ces deux plans, et d'autres encore en 2017-2018, ce qui nous fait progresser vers l'atteinte de nos objectifs et la réalisation de notre mandat.

- Nous avons annoncé d'importantes mesures liées au transport qui permettront notamment aux producteurs et aux créateurs d'emplois du Canada de transporter plus facilement leurs produits partout au pays et vers les marchés internationaux. De plus, ces mesures rendront le transport aérien au Canada plus équitable par l'octroi de droits sans précédent aux passagers.
- Nous sommes allés de l'avant avec l'initiative des corridors de commerce et de transport pour assurer l'efficacité du déplacement des biens vers marchés clés et du transport des gens vers leurs destinations, stimuler la croissance économique, créer des emplois de qualité pour la classe moyenne et veiller à ce que le réseau de transport au Canada demeure concurrentiel et efficace.
- Nous avons accéléré l'examen de l'importante **Loi sur la sécurité ferroviaire**, qui vise à assurer que les trains qui passent dans nos communautés et se déplacent partout au pays le font de manière sécuritaire.
- Nous avons établi des partenariats avec les communautés autochtones et côtières afin de renforcer davantage la sécurité maritime, et nous avons présenté un projet de loi pour officialiser un moratoire sur le trafic des transporteurs de pétrole brut sur la côte nord de la Colombie-Britannique, ainsi qu'un autre projet de loi pour procéder à un important examen de la question des bateaux abandonnés, délaissés ou naufragés dans les eaux canadiennes.
- Nous avons déposé un projet de loi pour rétablir dans la Loi sur la protection des eaux navigables les mesures de protection perdues et y intégrer des mesures de protection modernes.



Ces mesures, et d'autres efforts importants, contribueront à rendre le réseau de transport du Canada sécuritaire, écologique et efficace pour les Canadiens. Mon ministère continue également d'exercer un leadership dans le secteur des transports, au Canada et ailleurs dans le monde.

Je suis reconnaissant du dévouement et de la persévérance dont ont fait preuve cette année les employés travaillant de Transports Canada, et je suis toujours aussi fier du travail que nous accomplissons ensemble.

Nous continuerons d'obtenir des résultats pour les Canadiens en remplissant nos principaux engagements énoncés dans la [lettre de mandat](#) que m'a adressée le premier ministre. Nous irons même au-delà de ces engagements. Nous poursuivrons sur notre lancée en vue de mettre en place un réseau de transport moderne et de pointe, qui permettra d'appuyer la classe moyenne et la croissance économique du Canada pour les années à venir.

L'honorable Marc Garneau, C. P., député

Ministre des Transports

Aperçu des résultats

Priorité 1 : Faciliter le déplacement des marchandises vers les marchés et appuyer la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement

- ✓ Lancer l'**Initiative des corridors de commerce et de transport** :
 - une initiative de 10,1 milliards de dollars sur onze ans ;
 - elle aidera à éliminer les embouteillages et à améliorer la sécurité et l'efficacité des corridors commerciaux ;
 - elle appuie :
 - notre [lettre de mandat](#) ;
 - les priorités pangouvernementales, soit d'accroître et de diversifier le commerce international et le développement de l'infrastructure.
- ✓ Mettre en place des mesures législatives pour améliorer **la transparence, l'équilibre et l'efficacité du réseau de transport ferroviaire** afin :
 - d'acheminer les produits vers les marchés ;
 - d'appuyer :
 - notre [lettre de mandat](#) ;
 - les priorités pangouvernementales, soit d'accroître et de diversifier le commerce international et le développement de l'infrastructure.

Priorité 2 : Offrir de meilleurs choix et services et conférer de nouveaux droits aux consommateurs

- ✓ Mettre en place des mesures législatives pour :
 - créer un **régime des droits des passagers du transport aérien** ;
 - permettre **d'augmenter la propriété étrangère des compagnies aériennes canadiennes**.
- ✓ Mettre en place des mesures législatives pour un **réseau de transport aérien équitable, efficace, rentable et transparent**, ce qui comprend des propositions pour :
 - étendre les limites de la propriété internationale pour les compagnies aériennes canadiennes ;
 - mettre en place un régime des droits des passagers du transport aérien ;
 - créer une approche plus prévisible et transparente de l'évaluation des demandes de coentreprises ;

- permettre à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) de conclure des ententes avec de petits aéroports non désignés pour fournir des services de contrôle de sécurité sur une base de recouvrement des coûts ;
- ✓ Achever l'examen sur l'**avenir des services ferroviaires voyageurs interurbains (VIA Railⁱⁱ)** qui appuie la priorité pangouvernementale pour assurer la croissance inclusive de la classe moyenne ;
- ✓ Achever l'examen et l'analyse préliminaires de la **proposition de services ferroviaires à fréquence élevée de VIA Rail** dans le corridor Québec-Windsor qui appuient la priorité ministérielle et pangouvernementale d'améliorer les services pour les voyageurs
- ✓ Continuer de poursuivre une approche à long terme pour la prestation de **services de traversiers fiables dans l'Est du Canada** qui appuient la priorité pangouvernementale de croissance inclusive de la classe moyenne ;
- ✓ Mettre en œuvre de nouvelles approches afin de **bâtir un réseau de transport aérien plus compétitif reliant le pays au reste de la planète** qui appuie des priorités pangouvernementales de croissance inclusive de la classe moyenne et de diversification du commerce international.

Priorité 3 : Renforcer la sécurité maritime, favoriser le transport responsable et améliorer l'infrastructure des transports dans le Nord

- ✓ Mettre en place des mesures législatives pour officialiser un moratoire sur le trafic des transporteurs de pétrole brut sur la côte nord de la Colombie-Britannique ;
- ✓ Mettre en œuvre des lignes directrices à l'intention des organisateurs de voyages et des navires de croisière qui empruntent les corridors de transport maritime du Nord ;
- ✓ Entreprendre la mise en œuvre du [Plan de protection des océansⁱⁱⁱ](#) en vue :
 - d'accroître la sécurité maritime ;
 - d'améliorer les interventions d'urgence ;
 - de créer des partenariats plus solides avec les collectivités autochtones et côtières ;
 - en mettant l'accent sur :
 - un système de sécurité maritime de pointe ;
 - les activités relatives à la sensibilisation, à l'interdiction et au retrait des navires qui soulèvent des préoccupations ;
 - l'examen de la [Loi sur le pilotage^{iv}](#);
 - en appuyant :
 - notre [lettre de mandat](#) ;

- les priorités pangouvernementales d'améliorer la sécurité et la sûreté pour les Canadiennes et Canadiens et de lutter contre les changements climatiques.

Priorité 4 : Renforcer la sécurité et la sûreté du réseau de transport du Canada

- ✓ Accélérer l'examen législatif de la [Loi sur la sécurité ferroviaire](#)^v afin :
 - d'améliorer davantage les normes de sécurité ferroviaire ;
 - pour appuyer :
 - notre [lettre de mandat](#) ;
 - la priorité pangouvernementale de rehausser la sécurité et la sûreté pour les Canadiennes et Canadiens ;
- ✓ Commencer à apporter des modifications à la [Loi sur la sécurité automobile](#)^{vi}, après le projet de loi S-2 : **Loi renforçant la sécurité automobile pour les Canadiennes et Canadiens**;
- ✓ Mettre en place un examen du cadre de la sécurité des véhicules automobiles, en mettant particulièrement l'accent sur l'innovation et les nouvelles technologies :
 - Cela appuie la priorité pangouvernementale de rehausser la sécurité et la sûreté pour les Canadiennes et Canadiens ;
- ✓ Donner suite à l'examen de la [Loi sur la protection de la navigation](#)^{vii} pour :
 - rétablir les mesures de protection concernant les voies navigables qui ont été précédemment supprimés ;
 - instaurer des garanties modernes veiller à ce que les projets de développement économique (ponts, barrages, etc.) n'entraient pas le droit du public de naviguer ;
 - appuyer notre [lettre de mandat](#) ;
- ✓ Renforcer le cadre de réglementation en vue d'une bonne intégration des systèmes d'aéronefs télépilotés (SATP) dans l'espace aérien et appuyer l'innovation;
- ✓ Collaborer avec d'autres administrations et intervenants pour trouver des options afin de mieux protéger les [usagers de la route vulnérables](#)^{viii};
- ✓ Accélérer la mise en œuvre des recommandations formulées par le [Groupe de travail sur les interventions d'urgence](#)^{ix}.

Priorité 5 : Limiter la pollution atmosphérique et adopter de nouvelles technologies afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports

- ✓ Continuer de mettre en œuvre le [Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques](#)^x dans le secteur des transports et collaborer avec les partenaires pour :
 - élaborer une stratégie pancanadienne à l'égard des véhicules à émission zéro ;
 - appuyer la priorité pangouvernementale de lutte contre les changements climatiques en promouvant et en investissant dans des méthodes de transport propres ; comme les véhicules de carburant alternatifs, et les transports publics propres ;
- ✓ Mettre en œuvre des stratégies visant à appuyer l'innovation et le déploiement de nouvelles technologies dans le secteur des transports, qui sont orientées vers la nouvelle réglementation pour les technologies novatrices, comme les systèmes d'aéronefs télépilotés (appelés véhicules aériens télépilotés dans le Plan ministériel de 2017 2018), les véhicules branchés et véhicules automatisés tout en soutenant notre économie à faible teneur en carbone ;

Priorité 6 : Moderniser les régimes législatifs, réglementaires et de surveillance de Transports Canada et élaborer une nouvelle stratégie de gérance des biens

- ✓ Entreprendre des travaux visant :
 - à moderniser nos régimes législatifs, réglementaires et de surveillance ;
 - à appuyer la priorité pangouvernementale de rehausser la sécurité et la sûreté pour les Canadiennes et Canadiens.
- ✓ Continuer de mettre à jour notre cadre de recouvrement des coûts ;
- ✓ Appuyer l'analyse des possibilités de recycler des biens fédéraux ;
- ✓ Investir dans nos employés pour veiller à ce qu'ils soient bien équipés pour poursuivre la prestation de programmes de transport modernisés.

Pour en savoir plus sur les plans, les priorités et les résultats prévus de Transports Canada, consulter la section « [Résultats prévus](#) » du présent rapport.

Ressources budgétaires et humaines

Le tableau qui suit fournit un résumé des dépenses réelles (en dollars) et des ressources humaines totales (équivalents temps plein) de notre ministère à la fin de l'exercice.

Dépenses réelles pour 2017-2018 (autorisations utilisées)	Équivalents temps plein
1 205 720 765	5 214

Raison d'être, mandat et rôle : composition et responsabilités

À Transports Canada, nous sommes chargés d'élaborer des politiques et des programmes pour le gouvernement du Canada, et d'en assurer la supervision, afin que les Canadiens puissent avoir accès à un réseau de transport qui est :

- sécuritaire et sûr ;
- respectueux de l'environnement et novateur ;
- efficace.

Nous nous efforçons d'atteindre ces objectifs en faisant ce qui suit :

- Proposer et mettre à jour des politiques, des lois et des règlements ;
- Réaliser des inspections ainsi que des activités d'application de la loi et de surveillance à l'égard de l'équipement, des opérations et des installations de l'industrie du transport;

Offrir du financement aux organisations pour des projets qui visent à renforcer le réseau de transport, y compris ce qui suit :

- des projets améliorant la sécurité ;
- des innovations technologiques ;
- des initiatives de transport écologique.

Bien que nous ne soyons pas directement responsables de tous les aspects ou modes de transport, nous exerçons un leadership clé en veillant à ce que toutes les parties du réseau de transport du Canada fonctionnent efficacement ensemble. Pour ce faire, nous collaborons avec divers groupes, y compris les peuples autochtones, l'industrie, les gouvernements provinciaux et territoriaux et nos partenaires internationaux.

Pour obtenir de plus amples renseignements généraux sur le Ministère, consulter la section « [Renseignements supplémentaires](#) » du présent rapport. Pour obtenir plus de renseignements sur les engagements organisationnels du Ministère, consultez la [lettre de mandat](#) du ministre sur le [site Web du premier ministre du Canada](#)^{xi}.

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

Comme l'illustre le tableau 1 de la prochaine page, l'AAP de Transports Canada comprend 15 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 16^e programme, Services internes, appuie les trois résultats stratégiques.

* Depuis le 1^{er} avril 2018, Transports Canada a entièrement migré vers les exigences énoncées dans la Politique sur les résultats, le Cadre ministériel des résultats, ainsi que le répertoire des programmes. À ce titre, ce sera la dernière année que Transports Canada présentera un rapport dans le cadre de l'architecture d'alignement des programmes.

Tableau 1 : Architecture d'alignement des programmes (AAP) 2017-2018 de Transports Canada

RS1 : Un réseau de transport efficient		RS2 : Un réseau de transport respectueux de l'environnement	RS3 : 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 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 Initiatives en matière d'air pur	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 de 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
1.1.5 Analyse et innovation dans le secteur des transports	1.3.2.4 Exploitation des ports	2.2.2 Programme de surveillance réglementaire pour l'assainissement de l'eau	3.1.3 Services des aéronefs	3.6.1 Cadre réglementaire de la sûreté aérienne
1.2 Portes d'entrée et corridors	1.3.3 Infrastructure de transport terrestre et intermodale	2.3 Gérance de l'environnement – Transport	3.2 Sécurité maritime	3.6.2 Surveillance de la sûreté aérienne
1.2.1 Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique	1.3.3.1 Gérance du transport ferroviaire voyageurs et soutien		3.2.1 Cadre réglementaire de la sécurité maritime	3.6.3 Infrastructure technologique de la sûreté aérienne
1.2.2 Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers	1.3.3.2 Gérance des ponts fédéraux		3.2.2 Surveillance de la sécurité maritime	
			3.2.3 Programme de protection de la navigation	3.7 Sûreté maritime
			3.3 Sécurité ferroviaire	3.7.1 Cadre de réglementation en matière de sûreté maritime
1.3 Infrastructures de transport	1.3.3.3 Soutien aux infrastructures routières et à d'autres modes de transport		3.3.1 Cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire	3.7.2 Surveillance de la sûreté maritime
			3.3.2 Surveillance de la sécurité ferroviaire	3.7.3 Centres d'opérations de sécurité maritime
1.3.1 Infrastructure de transport aérien			3.3.3 Programme d'amélioration des passages à niveau et	3.8 Sûreté du transport terrestre et intermodal

1.3.1.1 Gérance des administrations aéroportuaires	
1.3.1.2 Exploitation des aéroports	
1.3.1.3 Soutien aux petits aérodromes	

de sensibilisation de la Sécurité ferroviaire	
3.4 Sécurité des véhicules automobiles	3.9 Sécurité et sûreté multimodales
3.4.1 Cadre réglementaire de la sécurité des véhicules automobiles	3.9.1 Stratégies multimodales et services intégrés
3.4.2 Surveillance de la sécurité des véhicules automobiles	3.9.2 Préparatifs d'urgence et centres d'intervention
3.4.3 Sécurité des transporteurs routiers	3.9.3 Formation technique intégrée

4.1 Services internes (soutien à tous les 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	Résultat stratégique (RS)	Programme	Sous-programme ou Sous-sous-programme
----------------	----------------------------------	------------------	---------------------------------------

Contexte opérationnel et principaux risques

Contexte opérationnel

Afin de continuer à remplir notre mandat, Transports Canada élabore et met en œuvre des politiques et des programmes fédéraux en matière de transport qui assurent un réseau de transport sûr et sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement.

Cette sous-section décrit le contexte au sein duquel notre ministère fonctionne et la façon dont nous mettons en œuvre nos programmes. Elle détermine les influences internes et externes et les facteurs, et elle résume les conditions dans lesquelles nous avons évolué tout au long de l'exercice de 2017-2018.

Nous continuons de transformer l'avenir des transports au Canada par l'entremise de notre plan stratégique, Transports 2030. Les Canadiennes et les Canadiens souhaitent avoir un réseau de transport qui leur permet de se déplacer quotidiennement de façon sécuritaire et efficace. Les entreprises et les consommateurs veulent un réseau de transport fiable pour que les ressources et les produits soient acheminés à temps vers les marchés mondiaux et les commerces du pays.

Au cours de la dernière année, nous avons fait en sorte que les régimes de législation, de réglementation et de surveillance soient plus modernes et souples pour :

- mieux répondre aux changements et à l'innovation dans le secteur des transports;
- appuyer de façon plus efficace les priorités du gouvernement du Canada relatives aux éléments suivants :
 - la sécurité et la sûreté des transports ;
 - le commerce ; et
 - la protection de l'environnement.

Nous continuons de rassembler ces deux aspects afin de nous permettre de répondre de façon efficace et simultanée pour effectuer ce qui suit :

- faire face aux risques liés à la sécurité ou à d'autres aspects du transport ;
- répondre aux besoins de l'industrie ;
- élaborer des initiatives clés en collaboration avec les collectivités autochtones ;
- répondre aux préoccupations du public concernant les répercussions des activités du secteur des transports sur l'environnement ;
- tenir compte des changements démographiques ;
- faire face à l'augmentation des volumes :

- de voyageurs ;
- de marchandises dangereuses transportées.

Principaux risques

Nous utilisons la gestion des risques pour nous aider à prendre des décisions et à améliorer les pratiques commerciales. La gestion des risques permet ce qui suit :

- élaborer des politiques ;
- établir les priorités ;
- affecter des ressources ;
- exécuter des programmes ;
- orienter la façon dont nous effectuons des activités qui appuient globalement notre mandat.

À l'aide de notre approche de la gestion des risques, nous :

- avons déterminé et surveiller les risques ;
- avons présenté deux fois par année un rapport sur nos progrès et le rendement global des stratégies de réponse aux risques.

Le Profil des risques organisationnel de Transports Canada pour 2016-2017 a analysé notre situation opérationnelle, environnementale et financière et a identifié les principaux facteurs de risque au cours de la période de référence. En 2017-2018, nous avons également entrepris un examen complet du profil des risques organisationnel. Ces mises à jour seront reflétées dans le Rapport ministériel sur les résultats 2018-2019. Les éléments clés examinés dans le cadre de notre stratégie de gestion des risques comprenaient des incidences sur notre capacité à fournir:

- les priorités de Transports Canada décrites dans la [lettre de mandat du ministre](#) ;
- la vision du ministre concernant [Transports 2030](#) ;
- le [Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques](#) ;
- l'initiative du [Plan de protection des océans](#) ;
- l'[Énoncé économique de l'automne 2016](#).

Nous avons aussi examiné les engagements du gouvernement :

- de protéger les écosystèmes du Canada ;
- de faciliter l'accès au transport en commun et d'assurer la liaison entre les collectivités ;
- de faire face aux défis nationaux et internationaux en matière de sûreté.

Les éléments clés du Profil des risques de Transports Canada pour 2016-2017 et 2017-2018 sont présentés dans le tableau ci-dessous.

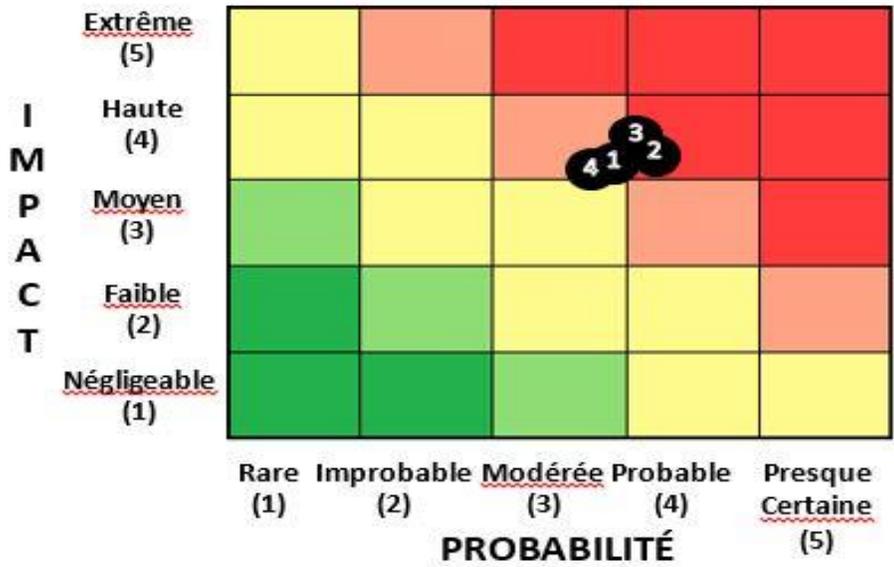
L'évaluation des risques réalisée dans le cadre du Profil de risque organisationnel tenait compte des activités de programme existantes et identifiait les principaux risques pour la performance de Transports Canada. Voici ces risques :

1. Les politiques et programmes et les investissements dans l'infrastructure pourraient ne pas suffire pour assurer le transport efficace des marchandises et des personnes et appuyer l'adoption de nouvelles technologies p;
2. Les incidents de sûreté liés au transport – comme ceux qui sont causés par des cybermenaces – pourraient ne pas être réglés efficacement en raison du manque de communication à des moments critiques.
3. Les programmes et règlements fédéraux sur les transports pourraient ne pas contribuer efficacement à réduire l'incidence environnementale des activités liées au transport et leurs effets néfastes de ces activités sur les collectivités côtières et nordiques.
4. Les régimes législatifs, réglementaires et de surveillance sur les transports au Canada pourraient ne pas répondre efficacement aux nouveaux enjeux relatifs à la sécurité et à la sûreté, aux pratiques de l'industrie et à la demande croissante.

Un certain nombre d'activités d'atténuation clés ont été identifiées pour faire face à ces risques, alors que le ministère s'efforçait d'améliorer le rendement du réseau de transport canadien grâce à des éléments alignés sur le plan stratégique de Transports 2030; travailler avec des partenaires dans le cadre pancanadien pour une croissance propre et le changement climatique et le plan de protection des océans afin de soutenir la transformation en un système de transport à faible émission de carbone et de créer des corridors maritimes compétitifs, sûrs et durables sur le plan environnemental; en modernisant nos régimes législatifs, réglementaires et de surveillance, y compris la Loi sur la sécurité ferroviaire, la Loi sur la protection de la navigation et la Loi sur la sécurité automobile; et résoudre les problèmes de sécurité en examinant et en modifiant les procédures existantes pour assurer un processus robuste et reproductible permettant de diffuser des informations importantes relatives aux incidents de sécurité dans les transports.

À mesure que ces mesures d'atténuation ont été identifiées, une évaluation de la probabilité et de l'impact du niveau de risque résiduel a été entreprise. Cette évaluation et les mesures prises au cours de l'année considérée suivent.

I



Risques	Stratégie d'atténuation et efficacité	Lien avec les programmes du Ministère (ou les responsabilités essentielles)	Lien avec les engagements de la lettre de mandat ou les priorités pangouvernementales et ministérielles (selon le cas)
<p>Il se peut que les investissements consacrés aux politiques, aux programmes et aux infrastructures de transport fédéraux ne soient pas suffisants pour le transport de marchandises et de personnes, et l'adoption de nouvelles technologies.</p>	<p>Les réponses aux risques susmentionnés ont été les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Travailler en collaboration avec l'industrie, le milieu universitaire et les autres ordres de gouvernement à l'élaboration de technologies et de processus, et examiner l'efficacité du transport des passagers et des marchandises, y compris l'efficacité opérationnelle au sein du secteur. • Travailler à l'établissement d'inspections automatisées afin d'accroître la capacité du réseau ferroviaire actuel. • Adopter une approche de « guichet unique » et reconnaître que l'innovation et la technologie sont une question multimodale et horizontale. • Améliorer la transparence de la chaîne d'approvisionnement du transport ferroviaire, adopter une approche plus équilibrée pour les intervenants et voir à ce que le secteur ferroviaire soit plus concurrentiel et plus efficace. • Collaborer avec l'industrie afin de mettre en place des règles claires et équitables sur la protection du consommateur pour les voyageurs aériens. • Adopter des lois pour changer les restrictions relatives à la propriété internationale afin de faire passer de 25 % à 49 % les droits de vote pour les transporteurs aériens canadiens. 	<p>Ce risque est lié aux programmes suivants à l'appui d'un réseau de transport efficace :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Programmes liés aux marchés • Programme d'analyse et d'innovation • Programmes liés aux portes d'entrée, aux corridors et au passage à la frontière 	<p>Priorité 1 : Faciliter le transport des marchandises vers les marchés et appuyer la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement</p> <p>Priorité 2 : Offrir de meilleurs choix et services, et accorder de nouveaux droits aux consommateurs</p> <p>Priorité 3 : Renforcer la sécurité maritime et le transport maritime responsable et améliorer les infrastructures de transport dans le Nord</p> <p>Priorité 6 : Moderniser les régimes législatifs, réglementaires et de surveillance de TC et élaborer une nouvelle stratégie de gérance des biens</p>

Risques	Stratégie d'atténuation et efficacité	Lien avec les programmes du Ministère (ou les responsabilités essentielles)	Lien avec les engagements de la lettre de mandat ou les priorités pangouvernementales et ministérielles (selon le cas)
	<ul style="list-style-type: none"> Évaluer la possibilité d'un service ferroviaire voyageurs à haute fréquence dans le corridor Québec-Windsor. Élaborer un cadre politique pour le Fonds national des corridors commerciaux – un fonds concurrentiel basé sur le mérite – afin que le fédéral investisse dans des projets qui favorisent le débit des marchandises et des passagers en réduisant les goulots d'étranglement, et examiner les questions de capacité. 		
<p>Les incidents de sûreté liés au transport pourraient ne pas être réglés efficacement en raison d'un manque de communication à des moments critiques.</p>	<p>Les réponses aux risques susmentionnés ont été les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> Mener des exercices d'alerte périodiques et y participer afin de favoriser une culture d'amélioration continue et valider les procédures d'échange d'information, ainsi que la compréhension et l'application de ces procédures par les employés. Sensibiliser l'industrie à la sécurité et lui offrir de la formation en permettant aux inspecteurs d'intervenir auprès des intervenants. 	<p>Ce risque est lié aux programmes suivants à l'appui d'un réseau de transport sécuritaire et sûr :</p> <ul style="list-style-type: none"> Programmes multimodaux, d'urgence et de formation Programmes d'appui au transport aérien, maritime et de surface Programmes de sûreté aérienne Programmes de sécurité et de sûreté maritimes Programmes de gestion des urgences 	<p>Priorité 4 : Renforcer la sécurité et la sûreté du réseau de transport canadien</p>

Risques	Stratégie d'atténuation et efficacité	Lien avec les programmes du Ministère (ou les responsabilités essentielles)	Lien avec les engagements de la lettre de mandat ou les priorités pangouvernementales et ministérielles (selon le cas)
<p>Les programmes et règlements fédéraux sur les transports pourraient ne pas contribuer efficacement à réduire l'impact environnemental des activités liées au transport et les effets néfastes de ces activités sur les collectivités côtières et nordiques.</p>	<p>Les réponses aux risques susmentionnés ont été les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Efforts pour renforcer les connaissances et la capacité en matière d'adaptation aux changements climatiques et pour mieux tenir compte des risques liés au climat dans le processus décisionnel, ainsi que pour renforcer la résilience des infrastructures de transport aux variations climatiques. • Travail de collaboration avec l'industrie et le milieu universitaire à l'élaboration de technologies, à l'allègement des moyens de transport, et à des matières et revêtements améliorés, ainsi qu'à des carburants de remplacement pour les secteurs ferroviaire et maritime afin de réduire les émissions et les GES. • Poursuite de la collaboration avec les autres ministères fédéraux afin de faire avancer les priorités fédérales, notamment celles prévues dans le budget de 2017 (note de bas de page) et dans d'autres engagements récents concernant la tarification du carbone et autres mesures prévues dans le Cadre pancanadien. • Mise en place d'un plan pluriannuel visant à démontrer l'engagement de TC à l'égard de la réduction des émissions de GES provenant de ses activités. • Recherches et règlements visant à harmoniser les normes de sécurité automobile avec la réglementation relative aux émissions de GES des véhicules. 	<p>Ce risque est lié aux programmes suivants à l'appui d'un réseau de transport propre, sécuritaire, sûr et efficace :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Programmes sur la qualité de l'air • Programmes sur l'eau propre • Programmes de gestion des biens • Programmes de gestion de l'environnement 	<p>Priorité 3 : Renforcer la sécurité maritime et le transport maritime responsable et améliorer les infrastructures de transport dans le Nord</p> <p>Priorité 5 : Réduire la pollution atmosphérique et adopter de nouvelles technologies afin de réduire les émissions de GES provenant du secteur des transports</p>

Risques	Stratégie d'atténuation et efficacité	Lien avec les programmes du Ministère (ou les responsabilités essentielles)	Lien avec les engagements de la lettre de mandat ou les priorités pangouvernementales et ministérielles (selon le cas)
	<ul style="list-style-type: none"> • Meilleure compréhension des effets du transport maritime sur les écosystèmes et élaboration de stratégies d'atténuation. • Mise en œuvre d'une stratégie globale visant les bâtiments abandonnés et les épaves dans les eaux canadiennes. • Lancement d'activités éducatives et de recherche sur le recyclage et la conception des bâtiments, ainsi que de programmes d'enlèvement des petits bâtiments. • Poursuite du dialogue avec les communautés nordiques et autochtones pour promouvoir des pratiques de transport responsables. • Poursuite de la collaboration avec d'autres intervenants en vue de faire avancer la recherche, d'évaluer les mesures d'atténuation, et de proposer des mesures à court terme et une stratégie à long terme pour améliorer le rétablissement de l'épaulard résident du Sud. 		
<p>Les régimes législatifs, de réglementation et de surveillance des transports au Canada pourraient ne pas s'attaquer efficacement aux nouvelles questions relatives à la sécurité et à la</p>	<p>Les réponses aux risques susmentionnés ont été les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Élaboration d'indicateurs de rendement par l'établissement de cibles de réduction des accidents/incidents et la mobilisation continue des employés de la sécurité ferroviaire, des compagnies de chemin de fer et d'autres intervenants compétents. • Examen du Programme de la sécurité des véhicules automobiles et des lois en matière de sécurité automobile afin de créer une série de pouvoirs souples et cohérents permettant de moderniser le cadre réglementaire. 	<p>Ce risque est lié aux programmes suivants à l'appui d'un réseau de transport sécuritaire et sûr :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Programmes de surveillance pour 	<p>Priorité 4 : Renforcer la sécurité et la sûreté du réseau de transport canadien</p> <p>Priorité 6 : Moderniser les régimes législatifs, réglementaires et de surveillance de TC et élaborer une nouvelle stratégie de gérance des biens</p>

Risques	Stratégie d'atténuation et efficacité	Lien avec les programmes du Ministère (ou les responsabilités essentielles)	Lien avec les engagements de la lettre de mandat ou les priorités pangouvernementales et ministérielles (selon le cas)
sûreté, aux pratiques de l'industrie et à la demande croissante.	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en place du Conseil consultatif de la surveillance de l'aviation civile nationale afin de prendre plus rapidement et efficacement des mesures d'application de la loi. • Inspections plus fréquentes des sites à risque élevé, et renforcement de la surveillance du transport de marchandises dangereuses et de l'application de la législation à cet égard. • Renforcement du cadre de réglementation en vue d'une intégration sécuritaire dans l'espace aérien des systèmes d'aéronefs télépilotes (SATP), anciennement connus sous le nom de véhicules aériens sans pilote, pour favoriser l'innovation. • Examen réglementaire du secteur de l'aviation civile pour en moderniser les régimes législatifs et de réglementation. • Mise en œuvre de lignes directrices à l'intention des organisateurs de voyages et des navires de croisière qui empruntent les corridors de transport maritime du Nord. • Mise en œuvre du cadre réglementaire pour le Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche (note de bas de page xvi), qui est 	<p>chaque mode de transport¹</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cadre législatif et de réglementation pour chaque mode de transport • Programmes d'appui au transport aérien, maritime et de surface • Programmes de sécurité aérienne • Programmes de service à l'industrie aéronautique • Programmes de transport de marchandises dangereuses 	

¹ Les modes de transport sont : aérien, ferroviaire, maritime et routier. Ils sont tous utilisés pour le transport de marchandises ou de passagers et/ou à des fins de loisir.

Risques	Stratégie d'atténuation et efficacité	Lien avec les programmes du Ministère (ou les responsabilités essentielles)	Lien avec les engagements de la lettre de mandat ou les priorités pangouvernementales et ministérielles (selon le cas)
	<p>entré en vigueur le 13 juillet 2017, et du Code obligatoire de l'Organisation maritime internationale (note de bas de page xvii) pour les navires naviguant dans les eaux polaires (Code polaire) au moyen de l'adoption du nouveau Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans les eaux arctiques.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Renforcement des régimes législatifs et de réglementation par l'adoption de modifications législatives aux enregistreurs vidéo de locomotive, et poursuite du travail d'élaboration de politiques et de règlements en matière d'enregistreurs vidéo de locomotive, de gestion de la fatigue, et d'exigences relatives à la formation et aux compétences des employés ferroviaires, et ce, dans le but de réviser les règles et la réglementation pertinentes. • Collaboration avec d'autres compétences et intervenants afin de trouver des solutions pour mieux protéger les usagers de la route vulnérables. • Accélération de la mise en œuvre des recommandations formulées par le Groupe de travail sur les interventions d'urgence. • Réduction de la menace de l'intérieur en continuant de déployer des efforts pour renforcer le contrôle de sécurité des employés des aéroports. • Adoption d'une approche basée sur le risque en vue de continuer à améliorer les exigences de contrôle pour le fret aérien, le courrier et les fournitures à bord, et mise à jour des normes canines relatives à la détection d'explosifs. 		

Risques	Stratégie d'atténuation et efficacité	Lien avec les programmes du Ministère (ou les responsabilités essentielles)	Lien avec les engagements de la lettre de mandat ou les priorités pangouvernementales et ministérielles (selon le cas)
	<ul style="list-style-type: none"> • Établissement de deux nouveaux régimes de réglementation; le premier pour le transport sécuritaire des marchandises dangereuses par voie ferroviaire et le second pour la sûreté du service ferroviaire voyageurs. • Contribution à la mise en place d'un solide régime de réglementation et de surveillance en assurant la prestation d'activités de formation qui visent l'amélioration continue des compétences de notre équipe technique et des personnes qui jouent un rôle clé dans la conception et l'élaboration des politiques de réglementation et des règlements. • Investissements dans la sûreté du transport ferroviaire d'un bout à l'autre du Canada, notamment un volet d'infrastructure, de technologie et de recherche ainsi qu'un volet de sensibilisation et d'information du public, en finançant les améliorations de sécurité là où ces améliorations seront avant tout dans l'intérêt du public. 		

Résultats : ce que nous avons accompli

Transports Canada vise trois résultats stratégiques, issus de sa raison d'être et de sa vision, qui correspondent à des avantages durables et à long terme pour la population canadienne. À mesure que nous travaillons à atteindre ces résultats, nous faisons rapport de nos progrès selon trois facteurs.

Résultats attendus

Par résultat attendu, on entend un résultat à l'atteinte duquel Transports Canada contribue grâce aux différentes activités de son architecture d'alignement de programmes.

Indicateurs de rendement

Par indicateur de rendement, on entend une statistique ou un paramètre qui, lorsqu'il est suivi au fil du temps, fournit des renseignements sur les tendances de l'état d'un programme.

Cibles

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

Ces facteurs sont alignés sur l'architecture d'alignement des programmes. Chacun des niveaux d'une architecture d'alignement des programmes se distingue par le champ d'action et la portée des programmes à ce niveau. Le niveau de programme a une portée vaste et vise un large secteur d'intervention sociétale. Les [niveaux des sous-programmes et des sous-sous-programmes](#) sont plus limités et plus précis puisqu'ils visent un groupe et un secteur d'intervention plus restreints.

Dans la présente section, nous :

- expliquons comment nous avons atteint les résultats attendus dans le contexte du Plan ministériel 2017-2018;
- présentons les ressources financières et non financières que nous avons consacrées à chaque programme.

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 par des coûts réduits, un service fiable, une meilleure utilisation de tous les modes de transport et l'innovation dans le secteur du transport.

Transports Canada favorise l'efficacité de son réseau de transport canadien comme suit :

- la modernisation des cadres du marché (les secteurs légaux et réglementaires au sein desquels fonctionnent les industries) pour que le secteur des transports puisse s'adapter, innover et demeurer concurrentiel;
- le lancement de l'Initiative des corridors de commerce et de transport;
- le 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 transport.

Les programmes suivants appuient ce résultat stratégique.

Programme 1.1 : Cadres qui appuient le marché des transports

Description

Le programme cadre qui appuie le marché des transports encourage l'efficacité des transports en favorisant un secteur des transports concurrentiel et viable.

Le programme vise à :

- 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;
- assurer la surveillance du réseau de transport, et à prévoir des analyses, des activités de recherche et la production de rapports sur le réseau de transport;
- faire la promotion de l'innovation dans les transports;
- permettre aux Canadiennes et Canadiens d'avoir accès aux transports;
- représenter les intérêts du Canada lors de négociations commerciales, sur les tribunes internationales sur les transports et auprès d'autres organismes internationaux;
- favoriser l'accès aux marchés dans le contexte du commerce international;
- favoriser une plus grande collaboration à l'appui de l'activité économique;
- permettre au fédéral de s'acquitter de certaines responsabilités relatives à la [Loi sur les ponts et tunnels internationaux](#)^{xii}.

Résultats

Afin d'appuyer ce programme, la lettre de mandat du ministre et les priorités de Transports Canada et de l'ensemble du gouvernement, nous avons :

- effectué l'examen et l'analyse préliminaires du projet de train à grande fréquence proposé par VIA Rail;
- eu des discussions avec les provinces et les territoires au sujet des nouvelles technologies, des politiques et de la réglementation;
- approuvé un rapport fédéral-provincial-territorial (FPT) sur les possibilités et les enjeux associés aux véhicules automatisés;
 - Nous avons consenti à faire la promotion d'une approche coordonnée et harmonisée dans l'ensemble des administrations FPT visant à tester, de façon sécuritaire, ces nouveaux véhicules sur les routes publiques du Canada.

- travaillé en collaboration avec des partenaires canadiens et internationaux pour accueillir le Congrès mondial des systèmes de transport intelligents 2017 à Montréal, au Québec;
 - Nous avons organisé une table ronde sur les politiques avec des dirigeants de l'industrie et des chefs du gouvernement, animée par le ministre des Transports, pour discuter de l'innovation numérique et de mobilité.
- appuyé la mise en place de la composante maritime de l'[Accord économique et commercial global Canada-Union européenne](#)^{xiii};
 - Cet accord favorise le commerce et fait des ports canadiens d'importantes portes d'entrée aux marchés mondiaux.
- mis en œuvre l'[Accord de prédédouanement multimodal entre le Canada et les États-Unis](#)^{xiv};
- élaboré un cadre de politique/de programme pour l'Initiative sur les corridors de commerce et de transport;
- élaboré des lois visant à :
 - renforcer le cadre des politiques du transport ferroviaire de marchandises;
 - libéraliser les droits de propriété internationaux des transporteurs aériens canadiens;
 - établir un cadre pour les droits des passagers aériens;
 - créer une nouvelle approche pour évaluer les applications de coentreprise;
 - confier des pouvoirs à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien qui lui permette de prendre des arrangements pour recouvrer les coûts associés aux contrôles de sécurité effectués dans les aéroports canadiens.

Réalizations en matière d'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+)

Transports Canada appuie l'étude de la *Loi sur la modernisation des transports* menée par le Parlement, qui a reçu la sanction royale en mai 2018.

Les réformes législatives en matière de transport ferroviaire de marchandises mises de l'avant par cette *Loi* favoriseront l'efficacité du transport et les investissements à long terme dans ce secteur. Nous nous attendons à ce que ces réformes aident les compagnies de chemin de fer et les secteurs qui dépendent du service ferroviaire à embaucher des employés et à prendre de l'expansion.

Bien que ces réformes soient également applicables aux hommes et aux femmes, nous les surveillerons et contrôlerons leur incidence éventuelle sur ces secteurs et leurs employés, ou les possibilités qu'elles pourraient offrir dans ces secteurs et à ces employés.

Nous adopterons également des règlements dans le cadre de la *Loi* et nous effectuerons les évaluations requises pour l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+).

Marine Atlantique SCC

Nous avons travaillé en collaboration avec Marine Atlantique pour nous assurer que les passagers continuaient :

- d'être traités équitablement;
- d'avoir accès à des options qui tiennent compte des besoins des familles, comme :
 - le transport gratuit pour les jeunes enfants de quatre ans et moins,
 - des toilettes familiales mixtes.

Nous avons pris ces mesures sur la base de données indiquant que :

- les femmes étaient des utilisatrices sous-représentées des services de traversier et représentaient environ :
 - 36 % des passagers adultes,
 - 45 % des passagers âgés,
 - 58 % des passagers handicapés;
- les camionneurs commerciaux constituaient une grande proportion des utilisateurs.

De plus, nous avons continué d'encourager la société d'État à :

- utiliser les pratiques exemplaires d'équité en emploi pour son conseil d'administration et ses effectifs;
- prioriser et équilibrer la parité hommes-femmes et la diversité étant donné que les femmes étaient sous-représentées dans les deux groupes.

Nominations à des conseils d'administration d'organismes de notre portefeuille

Nous avons travaillé avec les types d'organismes suivants du portefeuille de Transports Canada afin de les encourager à diversifier leurs effectifs :

- Sociétés d'État
- Sociétés à régie partagée
- Organismes et tribunaux

Ensemble, nous avons examiné :

- les objectifs en matière de parité hommes-femmes;
- les évaluations fondées sur le mérite;
- les stratégies d'information qui ciblent des segments de la population et des bassins de talents, par exemple :
 - les réseaux pour femmes,
 - les Autochtones,
 - les groupes d'intervenants professionnels,
 - les provinces, territoires et municipalités.

Nous avons vu à ce que les processus de nomination soient ouverts à toutes les Canadiennes et à tous les Canadiens, et à ce qu'ils soient publiés sur le site Web du Bureau du Conseil privé, de Transports Canada et de la *Gazette du Canada*.

Au cours de l'exercice 2017-2018, les processus de sélection appliqués au sein du portefeuille de Transports Canada ont abouti à 142 nominations, dont :

- 60 (42 %) étaient des femmes;
- 9 (6 %) étaient des Autochtones.

Résultats atteints

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date de réalisation	Résultats réels 2017-2018	Résultats réels 2016-2017	Résultats réels 2015-2016
a) Un secteur des transports concurrentiel	Niveau d'intensité pour le transport ferroviaire de marchandises (utilisation du système)	120 917 636 tonnes-kilomètres par locomotive	Mars 2018	165 661 080 tonnes-kilomètres par locomotive	166 397 167 tonnes-kilomètres par locomotive	149 337 129 tonnes-kilomètres par locomotive
b) Un secteur des transports concurrentiel	Niveau d'intensité pour le transport routier de marchandises (utilisation du système)	1 662 130 tonnes-kilomètres par véhicule lourd	Mars 2018	1 858 705* tonnes-kilomètres par véhicule lourd (Estimé sur les données de 2015 comme 2016 TCOD n'a	1 849 307 tonnes-kilomètres par véhicule lourd	1 853 430 tonnes-kilomètres par véhicule lourd

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date de réalisation	Résultats réels 2017-2018	Résultats réels 2016-2017	Résultats réels 2015-2016
				pas encore été publié)		
c) Un secteur des transports concurrentiel	Niveau d'intensité pour le transport maritime de marchandises (utilisation du système)	2 895 tonnes-kilomètres par port d'escale	Mars 2018	2 861** tonnes-kilomètres par port d'escale (Estimation sur données MODS 2011)	2 866 tonnes-kilomètres par port d'escale	2 871 tonnes-kilomètres par port d'escale
d) Un secteur des transports concurrentiel	Niveau d'intensité pour le transport aérien de passagers (utilisation du système)	0,79 passager-kilomètre par siège-kilomètre	Mars 2018	0,81 passager-kilomètre par siège-kilomètre	0,82 passager-kilomètre par siège-kilomètre	0,83 passager-kilomètre par siège-kilomètre
e) Un secteur des transports concurrentiel	Niveau d'intensité pour le transport ferroviaire de voyageurs (utilisation du système)	0,59 voyageur par siège disponible	Mars 2018	0,574 voyageur par siège disponible	0,544 voyageur par siège disponible	0,57 voyageur par siège disponible

* Estimé sur les données de 2015 car le 2016 TCOD n'a pas encore été publié

** Chiffre estimé selon les données de 2011.

Ressources financières budgétaires (en dollars²)

Budget principal des dépenses 2017–2018	Dépenses prévues 2017–2018	Total des autorisations disponibles 2017–2018	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2017–2018	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2017–2018
23 746 340	23 746 340	34 384 163	33 714 172	(9 967 832)

Ressources humaines (équivalents temps plein)

Nombre prévu d'équivalents temps plein 2017–2018	Nombre réel d'équivalents temps plein 2017–2018	Écart (nombre réel d'ETP moins nombre prévu d'ETP 2017–2018)
163	191	(28)

Explication de l'écart

- Pour tous les sous-programmes, nous avons constaté une variation principalement en raison du coût du renouvellement des conventions collectives ainsi que des réaffectations internes pour répondre aux priorités du ministère ;
- En ce qui concerne plus particulièrement le cadre du marché maritime, nous avons eu des dépassements de coûts en raison des coûts supplémentaires liés au renouvellement des conventions collectives et aux réaffectations internes du Plan de protection des océans (PPO) et aux efforts déployés pour répondre aux priorités du ministère ;
- En ce qui concerne le commerce et les cadres internationaux, nous avons connu une augmentation des besoins de financement liés à l'Initiative des corridors de commerce et de transport (ICCT).

Réponse aux évaluations**Évaluation n° 1**

Évaluation des activités de recherche et développement sur le transport ferroviaire réalisées par le Centre de développement des transports

² Les chiffres ayant été arrondis, le total des colonnes dans les tableaux peut ne pas être exact.

Réponse

Cette évaluation nous aide à planifier de façon stratégique les activités de recherche et développement qui seront entreprises dans le secteur du transport ferroviaire au cours des trois prochaines années (d'avril 2017 à mars 2020).

Recommandations à l'issue de l'évaluation :

- nous concentrer de façon plus stratégique sur les projets de recherche et développement;
 - Nous devrions planifier les projets à plus long terme afin de pouvoir mieux nous concentrer sur les domaines qui peuvent avoir la plus grande incidence.
- améliorer les relations avec les organisations internationales;
- renforcer le transfert des connaissances sur les projets de recherche et développement dans le secteur du transport ferroviaire aux cadres supérieurs de l'industrie et du gouvernement afin de favoriser une prise de décision rapide, efficace et basée sur des données probantes.
 - Ce processus sous-entend la présentation des résultats, y compris la mesure du rendement, et les conditions et la capacité du système de déclaration.

L'examen de ces recommandations aura une incidence sur :

- les activités futures de recherche et développement dans le secteur du transport ferroviaire;
- le plan stratégique 2017-2020 du Conseil consultatif de recherche en transport ferroviaire, lequel est conçu pour :
 - établir un cadre faisant en sorte que les projets et les activités soient tournés vers l'avenir,
 - prévoir les tendances qui auront une incidence sur le secteur ferroviaire,
 - comprendre le rôle que jouent la science, la technologie et l'innovation,
 - établir un cadre qui facilite les échanges avec les partenaires internationaux,
 - consolider le partage des connaissances et l'échange d'information.

Évaluation n° 2 : Évaluation de la contribution de Transports Canada au Programme de bourses pour le groupe de recherches sur les transports au Canada

Réponse

Nous nous assurons que les critères de sélection des bourses d'études sont harmonisés avec notre mandat ainsi qu'avec les priorités et les engagements du gouvernement, par exemple Transports 2030.

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 aux 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 la création d'un réseau de transport intégré, reliant les importateurs et les exportateurs aux marchés et aux fournisseurs au sein des chaînes d'approvisionnement mondiales de plus en plus complexes.

Inspiré par le [Cadre de politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques](#)^{xv}, le programme Portes d'entrée et corridors appuie le commerce international du Canada en créant un réseau de transport commercial plus efficace, fiable et homogène au Canada.

Le programme vise à :

- élaborer des initiatives pour améliorer les réseaux de transport et intégrer ceux-ci dans les principales régions;
- favoriser les partenariats entre tous les ordres de gouvernement et le secteur privé;
- appuyer et surveiller les projets qui contribuent à améliorer la capacité et l'efficacité des infrastructures des portes d'entrée et des corridors;
- élaborer et mettre en place des mesures qui éliminent les obstacles à la création 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.

Résultats

Afin d'appuyer ce programme, la [lettre de mandat](#) du ministre et les priorités de Transports Canada et du gouvernement, nous avons :

- mis en œuvre des initiatives stratégiques dans le cadre du Fonds pour les portes d'entrée;
- lancé :
 - l'Initiative des corridors de commerce et de transport, d'une valeur de 2 milliards de dollars, afin de bâtir des corridors de transport plus solides et plus efficaces;
 - le Fonds national des corridors commerciaux, qui appuie les investissements dans les infrastructures de transport;

- Dans le cadre de ce lancement, il a fallu préparer des documents à l'appui et des processus pour un premier appel de propositions.

Réalisations en matière d'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+)

Nous ne nous attendons pas à ce que l'Initiative des corridors de commerce et de transport et ses éléments marginalisent les Canadiennes et Canadiens ou aient une incidence négative sur eux selon le sexe ou la vulnérabilité relative.

En rendant le réseau de transport canadien plus fluide et résilient, et en améliorant notre façon de recueillir des preuves afin d'appuyer ce réseau, nous pouvons aider tous ceux qui en dépendent.

Résultats atteints

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date de réalisation	Résultats réels	Résultats réels	Résultats réels
				2017-2018	2016-2017	2015-2016
Les portes d'entrée et les corridors commerciaux sont efficaces.	Temps total moyen de transit (nombre de jours) pour les frets conteneurisés internationaux passant par les portes d'entrée et les corridors commerciaux du Canada	7 jours ± 0,4 jour	Mars 2018	9,5 jours ± 0,5 jour	6,8 jours ± 0,5 jour	8,4 jours ± 1 jour

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2017-2018	Dépenses prévues 2017-2018	Autorisations totales pouvant être utilisées 2017-2018	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2017-2018	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2017-2018
114 474 688	114 474 688	115 801 690	61 610 389	52 864 299

Ressources humaines (équivalents temps plein)

Nombre prévu d'ETP 2017-2018	Nombre réel d'ETP 2017-2018	Écart 2017-2018
15	24	(9)

Explication de l'écart

- La cible **n'a pas été atteinte** quant au temps total moyen de transit pour les frets conteneurisés internationaux passant par les portes d'entrée et les corridors commerciaux du Canada, pour les raisons suivantes :

- le climat hivernal rigoureux;
- une montée en flèche des volumes de conteneurs à l'importation;
- les projets de construction aux ports en Colombie-Britannique.

Ces conditions ont entraîné :

- des temps d'arrêt à quai plus longs que la moyenne aux terminaux à conteneurs en Colombie-Britannique;
 - une dégradation du service intermodal.
- Au début de l'exercice 2017-2018, nous avons commencé à éliminer progressivement un certain nombre de programmes de financement du programme 1.2 (Portes d'entrée et corridors), mais nous avons dû accroître la dotation en personnel au-delà de ce qui avait été prévu afin de respecter les besoins opérationnels liés au nouveau Fonds national des corridors commerciaux.
 - Un grand nombre de projets sont complexes et à grande échelle, et nous avons dû composer avec beaucoup d'inconnues durant l'année, notamment :
 - les mauvaises conditions météorologiques;
 - les retards de construction causés par des complexités techniques et autres complexités de construction.

Ces retards ont une incidence sur le rythme auquel les destinataires engagent des coûts, puis font des demandes de remboursement au gouvernement.

L'écart de financement sera reporté aux prochains exercices.

Réponse aux évaluations

Évaluation : Évaluation 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

Dans le cadre de l'évaluation des initiatives relatives aux portes d'entrée, nous avons évalué la pertinence, le rendement, l'efficacité et l'aspect financier du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers ainsi que de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique.

Pour ce faire, nous avons :

- examiné la documentation et d'autres documents;
- interrogé des personnes clés;
- analysé les données nationales économiques et sur les transports.

L'évaluation nous a permis de constater que les deux initiatives :

- étaient extrêmement pertinentes et bien alignées sur les rôles, les responsabilités et les priorités du gouvernement fédéral;
- répondaient à la nécessité de Transports Canada d'adapter et d'améliorer les infrastructures de transport commercial.

L'évaluation a confirmé le bien-fondé de l'Initiative des corridors de commerce et de transport. Cette initiative valide deux des principales constatations de l'évaluation, qui révèlent :

- qu'il existe un besoin continu d'investissement dans l'infrastructure essentielle de transport commercial;
- que les programmes d'infrastructure relatifs aux portes d'entrée et aux corridors commerciaux sont encore harmonisés avec les priorités du gouvernement fédéral et du Ministère.

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 de notre mandat d'amélioration de l'efficacité et de la prestation de services, dans l'intérêt des contribuables canadiens.

Le programme vise à :

- assurer la gestion de certains biens liés au transport commercial exploités par de tierces parties pour le compte du gouvernement fédéral;
 - Ces tierces parties sont :
 - les administrations aéroportuaires,
 - les administrations portuaires,
 - les ponts fédéraux,
 - [VIA Rail](#),
 - la [Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent](#)^{xvi},
 - [Marine Atlantique](#)^{xvii};
- fournir le financement pour des infrastructures stratégiques de transport au Canada qui appuient les objectifs fédéraux;
- élaborer une politique sur les infrastructures de transport en consultation avec les intervenants;
- gérer les ports et les aéroports de Transports Canada, et appuyer les services essentiels dans les collectivités éloignées;
- gérer les engagements existants, et assurer la cession des biens, dans la mesure du possible.

Résultats

Afin d'appuyer ce programme, la [lettre de mandat](#) du ministre et les priorités de Transports Canada et de l'ensemble du gouvernement, nous avons :

- exécuté la stratégie de gestion des biens pour les ports dont Transports Canada est l'exploitant et le propriétaire, pouvoir transférer ces installations à [des intérêts locaux et privés](#)^{xviii} qui seront mieux placés pour les exploités;
- collaboré avec [Parcs Canada](#)^{xix} pour accélérer le transfert des terres excédentaires de Pickering, en Ontario, et nous avons continué de gérer les [biens-fonds de Pickering](#)^{xx} pour répondre aux demandes d'ordre environnemental et économique;

- envisagé de céder des biens de transport, comme plusieurs terrains excédentaires le long de la voie maritime du Saint-Laurent à Niagara-on-the-Lake;
- adopté une approche à long terme pour la prestation de services de traversiers dans l'Est du Canada afin :
 - d'offrir un service fiable de haute qualité,
 - de rassurer les collectivités et les utilisateurs à long terme,
 - de soutenir les économies régionales;

Réalisations en matière d'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+)

En ce qui concerne la gestion de nos biens existants (comme les aéroports, les ports et les traversiers), nous ne nous attendons pas à ce que nos activités aient des répercussions négatives sur les Canadiennes et Canadiens selon le sexe ou la vulnérabilité relative.

L'exploitation de ces biens est non seulement importante pour les entreprises locales et le tourisme, mais elle répond aussi à des besoins sociaux et sert les populations locales. Par exemple, un certain nombre d'aéroports appartenant à Transports Canada desservent des collectivités éloignées pour qui l'aéroport constitue l'essentiel lien de transport.

De plus, nous avons la responsabilité d'investir des capitaux dans ces biens pour assurer leur fonctionnement sécuritaire et continu. Ces investissements apportent également des avantages économiques dans les régions, car ils créent des emplois.

Enfin, les biens qui appartiennent à Transports Canada doivent respecter les exigences réglementaires et d'autres exigences, et prévoir par exemple des toilettes séparées pour hommes et femmes ainsi que des toilettes d'accès facile.

Résultats atteints

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date de réalisation	Résultats réels	Résultats réels	Résultats réels
				2017-2018	2016-2017	2015-2016
Les infrastructures financées par le fédéral sont opérationnelles.	Pourcentage des infrastructures fédérales pour lesquelles les objectifs opérationnels établis annuellement sont atteints.	100 %	Mars 2018	100 %	100 %	100 %

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2017-2018	Dépenses prévues 2017-2018	Autorisations totales pouvant être utilisées 2017-2018	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2017-2018	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2017-2018
488 050 696	488 050 696	528 824 782	359 993 962	128 056 734

Ressources humaines (équivalents temps plein)

Nombre prévu d'ETP 2017-2018	Nombre réel d'ETP 2017-2018	Écart 2017-2018
213	211	2

Explication de l'écart

Les dépenses réelles associées aux infrastructures de transport pour l'exercice 2017-2018 ont été de 128 millions de dollars, ce qui est inférieur aux prévisions. Nous avons enregistré les excédents suivants :

Excédent d'exploitation (14 millions de dollars), qui découle principalement des retards dans de grands projets comme les travaux de démolition et de dragage entrepris dans le cadre des programmes de ports et de traversiers.

Excédent de paiements législatifs (19 millions de dollars), qui découle principalement de l'excellent rendement financier de la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent, qui a généré des recettes considérablement plus élevées que les prévisions tout en économisant sur les dépenses d'exploitation et les dépenses en immobilisations, réduisant ainsi les paiements législatifs.

Excédent de subventions et de contributions (67 millions de dollars), qui est attribuable au report de fonds considérables à des exercices ultérieurs pour que l'Entente d'aménagement des routes de l'Outaouais et le Programme de transfert des installations portuaires soient harmonisés avec les échéanciers de projet à jour et/ou les activités de programme prévues. L'excédent a été compensé en partie par les exigences de financement supplémentaire pour les traversiers de l'Est du Canada.

Excédent des projets d'immobilisations ministériels (11 millions de dollars) : Plusieurs petits projets ont contribué à cet excédent notamment en raison de modifications à la portée, de prix de soumission inférieurs et de ressources de projet non utilisées.

Excédent de capital dans quatre projets du Programme accéléré d'infrastructure (PAI) [17 millions de dollars] :

L'excédent supérieur aux prévisions s'explique par des modifications aux échéanciers de projet.

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

Transports Canada fait la promotion d'un réseau de transport respectueux de l'environnement au Canada.

Ce résultat stratégique :

- fait progresser le programme environnemental du gouvernement fédéral dans le secteur des transports;
- complète d'autres programmes fédéraux visant à réduire les émissions atmosphériques pour protéger la santé des Canadiennes et Canadiens et l'environnement;
- assure la protection du milieu marin en réduisant la pollution de l'eau causée par les transports;
- fait en sorte que Transports Canada s'acquitte de ses responsabilités à l'égard de ses propres activités pour un environnement plus propre et plus sain.

Les programmes suivants appuient ce résultat stratégique.

Programme 2.1 : Air pur – Transport

Description

Le programme Air pur – Transport de Transports Canada fait progresser le programme environnemental du gouvernement fédéral dans le secteur des transports. Il complète également d'autres programmes fédéraux visant à réduire les polluants atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre dans le but d'améliorer la santé des Canadiennes et Canadiens et l'environnement pour les générations futures.

Le programme vise à :

- réglementer les polluants atmosphériques et/ou les émissions de gaz à effet de serre provenant des secteurs aérien, maritime et ferroviaire;
- mettre en œuvre les obligations et les engagements pris par Transports Canada dans le cadre du Programme de l'air pur.

Résultats

Afin d'appuyer ce programme, la [lettre de mandat](#) du ministre et les priorités de Transports Canada et de l'ensemble du gouvernement, nous avons :

- réduit les polluants atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports en :

- représentant le gouvernement à l'[Organisation de l'aviation civile internationale](#)^{xxi} et à l'[Organisation maritime internationale](#), et en mettant en place les normes et les pratiques recommandées par les deux organisations;
- achevant la rédaction du *Règlement sur les émissions des locomotives* conformément aux normes des États-Unis;
 - Nous continuons à travailler en collaboration avec l'industrie pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant du secteur ferroviaire.
- continuant à travailler étroitement avec le secteur canadien de l'aviation afin de mettre en place le Plan d'action du Canada pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation et faire rapport de nos progrès;
- poursuivant la mise en œuvre du [Programme écoTECHNOLOGIE pour véhicules II](#)^{xxii}, du [Programme d'alimentation à quai pour les ports](#)^{xxiii} et du programme de système de réservation de camion;
- entreprenant des projets de recherche et développement ciblant tous les modes de transport;
- commencé à exécuter les engagements du gouvernement dans le contexte du [Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques](#)^{xxiv}, notamment en :
 - travaillant avec les provinces, les territoires, l'industrie et d'autres intervenants pour élaborer une stratégie nationale pour les véhicules à émission zéro d'ici 2018;
 - travaillant avec les provinces, les territoires et l'industrie pour élaborer de nouvelles exigences en vertu desquelles les véhicules lourds seront tenus d'installer des économiseurs de carburant, comme les dispositifs d'appoint aérodynamiques;
- appuyé [Environnement et Changement climatique Canada](#)^{xxv} lors de l'élaboration et de l'évaluation de la réglementation sur les gaz à effet de serre pour les véhicules légers et les véhicules lourds en vertu de la [Loi canadienne sur la protection de l'environnement \(1999\)](#)^{xxvi};
- lancé le Programme de l'évaluation des risques liés aux ressources de transport, qui contribuera jusqu'à 16,35 millions de dollars, jusqu'en mars 2022, pour l'évaluation des risques liés aux conditions climatiques pour les infrastructures de transport fédérales;
 - Au cours de la dernière année, nous avons investi près d'un million de dollars dans cinq projets répartis dans trois ministères fédéraux dans le cadre de ce Programme.
- continué à travailler en collaboration avec des organismes dans le cadre de l'Initiative d'adaptation des transports dans le Nord;

- Ces organismes étaient notamment d'autres ministères fédéraux, d'autres ordres de gouvernement, des universitaires et des experts de l'industrie.
- Ensemble, nous avons travaillé à :
 - renforcer les capacités d'adaptation;
 - faire avancer les travaux de recherche et à mettre à l'essai des outils d'adaptation novateurs afin de consolider la résilience des systèmes de transport dans le Nord;
- publié le rapport Risques climatiques et pratiques en matière d'adaptation pour le secteur canadien des transports 2016, qui a été dirigé conjointement avec Ressources naturelles Canada.
 - Le rapport, un premier en son genre au Canada, résume l'état actuel des connaissances sur le sujet, et englobe tous les modes de transport et toutes les régions du Canada.
- continué à prendre des mesures pour mieux comprendre les risques liés au climat et aux conditions météorologiques auxquels font face les Canadiens en approuvant trois nouveaux accords de contribution à l'Initiative d'adaptation des transports dans le Nord (ATN), y compris une étude visant à examiner les répercussions des changements climatiques sur Dempster Highway entre 2017-18 et 2020-21;
 - Un de ces accords a été conclu avec le gouvernement du Yukon en vue d'une étude sur les impacts des changements climatiques sur les sections de la route de Dempster traversant le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest, qui sera menée d'avril 2017 à mars 2021.

Tous les accords que nous avons signés :

- Soutenir le développement et la mise à l'essai de technologies et d'outils adaptatifs innovants;
- Impliquer les parties prenantes par le biais de réseaux d'expertise établis pour améliorer les connaissances, résoudre les principales vulnérabilités et partager les meilleures pratiques.

Expérimentation

Au cours de l'exercice 2017-2018, une subvention de recherche innovatrice sur les transports non polluants a été lancée dans le cadre du programme pour financer les tout derniers travaux de recherche sur les nouvelles technologies. Ces technologies peuvent réduire l'impact des transports sur l'environnement. Dans le cadre de ce programme unique, ce sont 2,4 millions de dollars qui seront investis sur quatre ans à des projets de recherche sur les modes de transport maritime, ferroviaire et aérien.

Résultats atteints

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date de réalisation	Résultats réels	Résultats réels	Résultats réels
				2017-2018	2016-2017	2015-2016
Mesure de l'intensité des émissions de gaz à effet de serre (GES) dans le secteur des transports	Pourcentage des émissions provenant du secteur des transports compris dans les rapports annuels sur l'intensité des émissions de GES (mesuré en grammes par unité d'activité)	100 %	Mars 2020 ³	100 %	100 %	S.O.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses 2017-2018	Dépenses prévues 2017-2018	Autorisations totales pouvant être utilisées 2017-2018	Dépenses réelles (autorizations utilisées) 2017-2018	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2017-2018
27 911 832	27 911 832	35 219 188	26 907 363	1 004 469

Ressources humaines prévues (équivalents temps plein) – Pour le programme

Nombre prévu d'ETP 2017-2018	Nombre réel d'ETP 2017-2018	Écart 2017-2018
90	75	15

³ **Remarque** : Dans le Plan ministériel 2017-2018, la « date de réalisation » indiquée – mars 2030 – est erronée.

Explication de l'écart

Le Plan de protection des océans a entraîné une augmentation des coûts, ainsi que des renouvellements de conventions collectives et des réaffectations internes pour répondre aux priorités du ministère.

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 vise à :

- réglementer et à surveiller les déversements de navire dans le milieu marin ainsi que leurs impacts;
- réglementer les eaux de ballast;
- établir des règles nationales et internationales qui régissent les restrictions touchant la responsabilité en cas d'incidents de pollution marine;
- faire avancer le Programme fédéral sur l'eau propre dans le secteur des transports;
- compléter d'autres programmes fédéraux conçus pour protéger le milieu marin et la santé des Canadiennes et Canadiens et de l'environnement pour les générations futures;
- représenter le Canada lors de discussions ayant pour but de fixer des normes internationales de prévention de la pollution pour les bâtiments naviguant en eaux canadiennes, et à s'attaquer à la menace que représentent les espèces aquatiques envahissantes.

Résultats

Afin d'appuyer ce programme, la [lettre de mandat](#) du ministre et les priorités de Transports Canada et de l'ensemble du gouvernement, nous avons :

- commencé à mettre en place le Plan de protection des océans de 1,5 milliard de dollars pour :
 - améliorer la sécurité maritime,
 - a reçu le premier financement du programme Bateaux abandonnés;
 - Nos subventions ont permis à plus d'une douzaine d'organismes d'évaluer et de déplacer des bateaux abandonnés, et de financer des projets éducatifs et de recherche.
 - dans le cadre du programme de financement de la participation communautaire;
 - Nous avons accordé des subventions à des groupes autochtones, des collectivités locales et des organismes sans but lucratif pour qu'ils puissent prendre part à l'élaboration et à l'amélioration du système de

- transport maritime canadien, et partager leur savoir en vue de l'adaptation des systèmes de transport maritime aux conditions locales et à l'environnement.
- continué à collaborer avec l'industrie canadienne, les États-Unis et les autres partenaires internationaux en :
 - promulguant des règlements équitables, pratiques et écologiques en matière d'eaux de ballast;
 - mettant en œuvre la Convention sur la gestion des eaux de ballast au Canada;
 - modernisé le régime de responsabilité et d'indemnisation en matière maritime en :
 - appliquant intégralement la Convention des substances nocives ou potentiellement dangereuses de 2010^{xxvii},
 - améliorant la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (Canada)^{xxviii} en vue d'offrir une indemnisation adéquate et rapide;
 - fait avancer la législation afin d'imposer un moratoire sur les pétroliers pour la côte nord de la Colombie-Britannique;
 - établi des exigences stratégiques futures dans le Nord en :
 - lançant le Programme de formation dans le domaine maritime;
 - Au cours de l'exercice 2017-2018, nous avons fourni des fonds pour le premier projet – un accord de contribution triennal conclu avec le Nunavut Fisheries and Marine Training Consortium – visant à :
 - sensibiliser et favoriser l'accès aux possibilités d'emploi et de formation des groupes sous-représentés dans le secteur maritime, y compris les femmes, les habitants du Nord, les Inuits et les Autochtones;
 - mettre en place des programmes de formation maritime qui tiennent compte des connaissances traditionnelles et des besoins d'apprentissage des collectivités côtières éloignées et isolées, et qui proposent du matériel pédagogique adapté à la culture;
 - fournir les infrastructures, le matériel et les nouvelles technologies nécessaires pour améliorer la formation maritime et l'accès à la formation à l'échelle locale;
 - donné notre appui à un système de transport maritime sécuritaire et respectueux de l'environnement qui contribue au développement économique en finançant :
 - plusieurs activités du Clear Seas Centre pour le transport maritime responsable liées aux meilleures pratiques pour le transport maritime du pétrole et du gaz naturel liquéfié;
 - Par exemple, le centre a mené à bien son projet de surveillance des navires en temps réel qui avait pour objectif de cerner les risques et les dangers potentiels et réels que représentent les grands navires commerciaux naviguant et transitant dans les eaux au large de la Colombie-Britannique. Le projet permet de réduire les risques pour la région liés au transport de gaz naturel liquéfié.
 - l'Ocean Networks Canada, qui nous a présenté la version définitive d'un rapport expliquant huit projets couronnés de succès, dont l'installation de radars haute fréquence à proximité de ports à grand trafic en Colombie-

- Britannique. Ces appareils transforment les données océanographiques en renseignements sur la sécurité de la navigation et peuvent :
- fonctionner quelles que soient les conditions, en tout temps, jour et nuit,
 - repérer les déversements d'hydrocarbures et autres produits dangereux, et contribuer à la coordination rapide des interventions requises,
 - faciliter les missions de recherche et de sauvetage, la gestion de la pêche et la surveillance de la prolifération des algues nuisibles, ce qui permet la détection rapide de la toxicité des mollusques et crustacées;
- renforçant les dispositions de préparation et d'intervention en cas de pollution grâce à l'initiative de modernisation du Programme d'intervention environnementale pour :
 - améliorer les inspections de conformité;
 - accroître les mesures d'application de la loi en vue de corriger les non-conformités;
 - continuant à :
 - travailler avec la Garde côtière canadienne^{xxix} et l'industrie afin d'appuyer l'élaboration d'une approche régionale fondée sur le risque pour la planification des interventions en cas de déversements d'hydrocarbures;
 - accroître la capacité du Programme national de surveillance aérienne^{xxx} afin de prévenir les déversements des navires et d'appuyer les interventions de nettoyage par la suite.
- présenté une loi concernant les épaves, les navires abandonnés, délabrés ou dangereux et les opérations de sauvetage;
 - collaboré avec les gouvernements provinciaux et territoriaux et les peuples autochtones afin de discuter des options permettant de traiter les navires préoccupants dans le cadre de la stratégie nationale de lutte contre les navires abandonnés et en ruine;
 - lancé deux programmes quinquennaux de contributions totalisant 8,18 M \$ pour: aider les collectivités, les ports et les organisations locales à évaluer et à enlever les plus petits navires abandonnés et les épaves posant des risques pour les voies navigables canadiennes; financer l'éducation et la sensibilisation à la gestion appropriée de la fin de vie des navires; et soutenir la recherche sur le recyclage des navires et la conception pour l'environnement. 1,3 million de dollars en projets approuvés ont été annoncés;
 - élaboré une stratégie pour lutter contre le bruit sous-marin afin de contribuer à la récupération et à la protection de la population d'épaulards résidents du sud, notamment: recherche et mise au point de diverses mesures d'atténuation, notamment la modélisation des effets du bruit sous-marin; appui à l'essai de ralentissement de la navigation dans le détroit de Haro mené dans le cadre du programme d'amélioration de l'habitat et de l'observation des cétacés (ECHO) à l'été 2017; et collaboré avec la communauté internationale pour faire progresser les efforts mondiaux visant à comprendre le bruit sous-marin et à y remédier;
 - organisé, à l'automne 2017, en collaboration avec Environnement et Changement climatique Canada et le ministère des Pêches et des Océans, un colloque avec des intervenants clés de l'industrie, des gouvernements, des groupes autochtones et des

chercheurs afin de permettre une compréhension élargie des plus récentes données scientifiques sur les épaulards résidents du sud (SRKW); comprendre les défis à court, moyen et long termes et les solutions potentielles pour faire face aux menaces qui pèsent sur cette population; promouvoir le dialogue et la compréhension des responsabilités partagées; et développer les relations, les partenariats et la gouvernance nécessaires pour protéger SRKW;

- déployé rapidement, en étroite collaboration avec le ministère des Pêches et des Océans, des mesures d'atténuation visant à prévenir les collisions de baleines noires de l'Atlantique Nord, telles que le ralentissement obligatoire des navires et l'utilisation du programme national de surveillance aérienne pour surveiller les baleines

Expérimentation

Environ 40 % des travaux prévus en lien avec les eaux de ballast seraient considérés comme des travaux expérimentaux et comprennent des activités de recherche au chapitre des approches de gestion des eaux de ballast. Ils représentent à peu près 4 % du budget total du programme.

Résultats atteints

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date de réalisation	Résultats réels	Résultats réels	Résultats réels
				2017-2018	2016-2017	2015-2016
Prévention de la pollution marine provenant des navires qui exploitent les eaux de compétence canadienne.	Nombre de déversements de polluants nocifs dans l'environnement marin par des navires relevés au cours des patrouilles antipollution et d'autres démarches.	17	Mars 2018	S.O.*	26	50

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2017-2018	Dépenses prévues 2017-2018	Autorisations totales pouvant être utilisées 2017-2018	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2017-2018	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2017-2018
18 410 376	18 410 376	37 528 670	31 289 759	(12 879 383)

* Le Ministère n'a aucun contrôle sur le nombre de déversements de navires repérés dans le cadre du Programme national de surveillance aérienne. Cependant, lorsque des déversements sont repérés par une équipe du Programme, nous les analysons et les déclarons aux autorités compétentes. Même si le nombre de déversements observés au cours des trois dernières années a dépassé l'objectif, le volume estimé des déversements a diminué. Cela s'explique par le fait que nos équipes sont maintenant capables de repérer de plus petits déversements grâce aux améliorations technologiques des dernières années.

Ressources humaines (équivalents temps plein)

Nombre prévu d'ETP 2017-2018	Nombre réel d'ETP 2017-2018	Écart 2017-2018
60	125	(65)

Explication de l'écart

Le Plan de protection des océans a entraîné une augmentation des coûts, ainsi que des renouvellements de conventions collectives et des réaffectations internes pour répondre aux priorités du ministère.

Programme 2.3 : Gérance de l'environnement – Transport

Description

Le Programme de gérance de l'environnement dans les transports nous permet de nous acquitter de nos responsabilités en travaillant à l'établissement d'un réseau de transport national respectueux de l'environnement et résilient pour les Canadiens. Il veille à ce que nous nous conformions aux obligations du ministère :

- aux lois, règlements, politiques et lignes directrices en matière d'environnement;
- envers les peuples autochtones.

Le programme :

- veille à ce que les terres et les installations que nous possédons soient gérées dans le respect de l'environnement conformément aux lois et politiques fédérales;
- apporte une aide fonctionnelle aux évaluations environnementales, notamment pour les grands projets en matière de ressources;
- gère les sites contaminés;
- donne des conseils sur la consultation, l'engagement et la négociation et la mise en œuvre des traités avec les Autochtones;
- vise à accroître la résilience du réseau national de transport face aux événements climatiques et météorologiques extrêmes actuels et prévus.

Résultats

À l'appui de ce programme, de la lettre de mandat du ministre et de Transports Canada et des priorités pangouvernementales, nous avons :

- partagé notre expertise ministérielle afin d'améliorer la qualité, la rapidité et l'efficacité des examens des grands projets du gouvernement du Canada en participant :
 - 76 des 90 projets en cours d'examen avec l'Agence canadienne d'évaluation environnementale et le Bureau de gestion des grands projets;
 - 24 des 30 projets du Bureau de gestion des projets nordiques qui en sont à l'étape préalable à la demande ou qui font l'objet d'un examen environnemental ou réglementaire.
- appuyé l'élaboration d'un nouveau processus d'évaluation environnementale;
- mis en place la stratégie privilégiée pour le projet d'assainissement et de gestion des risques du site de remblayage de Middle Harbour dans le port de Victoria, dans le cadre du Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux^{xxxix} et de la Stratégie d'assainissement de l'environnement;
 - Nous avons terminé l'assainissement des sédiments contaminés du plan d'eau au large de Laurel Point, à Middle Harbour, en février 2018;
 - Nous avons amorcé la planification de la phase d'assainissement des hautes terres de Laurel Point à Middle Harbour;
- Nous avons contribué à élaborer une procédure intégrée pour nous assurer que les instruments législatifs et réglementaires sont modernes, rationalisés et efficaces;
- Nous avons contribué à l'atteinte des objectifs du gouvernement du Canada en matière de réconciliation autochtone par le biais d'initiatives ministérielles et en participant à des activités pangouvernementales :
 - en participant aux activités de réconciliation dirigées par Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada, y compris les Tables sur la reconnaissance des droits des Autochtones et l'autodétermination, et nous avons appuyé l'élaboration d'un cadre de reconnaissance et de mise en œuvre des droits autochtones;
 - en créant plusieurs occasions pour les peuples autochtones de participer au nouveau régime de la *Loi sur les eaux navigables canadiennes*;
- Nous avons continué de bien gérer nos avoirs fonciers afin de protéger l'environnement et de contribuer aux priorités pangouvernementales, comme la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des activités fédérales :

- en créant des plans d'action et des documents d'orientation pour atteindre les objectifs énoncés dans le Système de gestion de l'environnement afin de nous assurer que nous nous conformons aux lois et aux directives environnementales applicables;
- en effectuant des vérifications énergétiques dans nos installations afin de mieux comprendre le rendement énergétique de nos bâtiments;
- en élaborant des documents pour communiquer les exigences de la Stratégie pour un gouvernement vert au sein du ministère;
- en menant des activités de surveillance de l'environnement sur les sites appartenant au Ministère et exploités par lui, ainsi que sur les sites loués à des tierces parties.

Résultats atteints

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date de réalisation	Résultats réels	Résultats réels	Résultats réels
				2017-2018	2016-2017	2015-2016
a) Conformité à l'égard des obligations de TC par rapport aux lois, aux règlements, aux politiques et aux directives	Pourcentage des engagements ministériels qui sont respectés dans le cadre de la Stratégie fédérale de développement durable ^{xxxiii} (SFDD)	100 %	Mars 2018	100 %	100 %	100 %
b) Conformité à l'égard des obligations de TC par rapport aux lois, aux règlements, aux politiques et aux directives	Nombre de fois où TC n'était pas conforme aux lois environnementales applicables	0 fois	Mars 2018	0 fois	0 fois	0 fois
c) Conformité à l'égard des obligations de TC par rapport aux lois, aux règlements, aux politiques	Nombre de cas où nous avons constaté que nous n'avions pas respecté notre obligation légale de consulter les groupes autochtones.	0 fois	Mars 2018	0 fois	0 fois	S.O. S.O

et aux directives						
d) Renforcer les connaissances et la capacité d'adaptation de Transports Canada et améliorer l'intégration des considérations climatiques dans le processus décisionnel	Pourcentage des mesures du Plan d'adaptation aux changements climatiques qui ont été mises en œuvre et pour lesquelles les résultats attendus ont été atteints	100 %	Mars 2018	Le Plan d'adaptation a pris fin le 31 mars 2016.	92 %	0 %

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

2017-2018 Budget principal des dépenses	2017-2018 Dépenses prévues	2017- 2018 Autorisations totales pouvant être utilisées	2017-2018 Dépenses réelles (autorisations utilisées)	2017-2018 Différence (dépenses réelles moins dépenses prévues)
56 475 221	56 475 221	71 313 328	55 138 803	1 336 418

Ressources humaines prévues (équivalents temps plein) – Pour le programme

2017-2018 Équivalents temps plein prévus	2017-2018 Équivalents temps plein réels	2017-2018 (Différence)
140	125	15

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.

Nous appuyons un système de transport sûr et sécuritaire en influençant le comportement du public et de l'industrie au moyen de politiques, normes, lois et règlements. Régimes de réglementation harmonisés et rationalisés :

- éclairés par les pratiques de multiples pays et parties prenantes
- promouvoir des opérations de transport efficaces, sûres et sécuritaires ainsi qu'une solide culture de sécurité et de sûreté.

Nous veillons à ce que les Canadiens et l'industrie du transport respectent le cadre de réglementation au moyen du cadre de surveillance.

Les programmes suivants appuient ce résultat stratégique :

Programme 3.1 : Sécurité aérienne

Description : Le Programme de sécurité aérienne, sous le régime de la [Loi sur l'aéronautique](#)^{xxxiii}, permet d'élaborer, de gérer et de surveiller les politiques, les règlements et les normes nécessaires à la sécurité des activités de l'Aviation civile à l'intérieur des frontières canadiennes, y compris l'établissement de normes de sécurité relatives à la conception et à la fabrication des produits aéronautiques harmonisées avec les normes internationales.

Le programme :

- favorise la sécurité du réseau de transport aérien;
- permet d'assurer la surveillance du secteur de l'aviation;
- permet d'appliquer les conventions internationales signées par le Canada;
- assure également la prestation des services aériens et la formation connexe pour soutenir les activités de Transports Canada et des autres ministères.

Résultats

À l'appui de ce programme, de la [lettre de mandat](#) du ministre et de Transports Canada et des priorités pangouvernementales, nous avons :

- renforcé la sécurité aérienne au Canada en s'attaquant aux risques prioritaires qui touchent le réseau de transport aérien en :
 - renforçant le cadre réglementaire pour intégrer de manière sécuritaire des systèmes d'aéronefs télépilotés, anciennement appelés véhicules aériens sans pilote, dans l'espace aérien canadien pour soutenir les innovations;

- faisant progresser les possibilités de modifications réglementaires, d'activités d'éducation et de sensibilisation liées aux phases d'approche et d'atterrissage, en mettant l'accent sur les approches instables et les sorties de piste;
- achevant les changements et les améliorations aux règlements, aux normes et aux documents d'orientation liés au rendement humain, y compris la fatigue, la Gestion du personnel affecté aux aéronefs^{xxxiv} et la Prise de décision du pilote^{xxxv};
- élaborant un programme de promotion et d'éducation en matière de sécurité visant à améliorer la formation des pilotes afin de réduire les risques de perte de maîtrise en vol;
- faisant progresser la sécurité aérienne grâce à l'analyse des politiques et à l'élaboration d'une stratégie globale sur les attaques au laser afin de régler un problème critique de sécurité que posent les attaques au laser à main armée contre les aéronefs;
- faisant la promotion de la sécurité aérienne par l'analyse des politiques et la création d'un groupe de discussion composé de représentants de l'industrie de l'aviation afin d'explorer les options pour améliorer l'utilisation et la mise en œuvre des dispositifs d'enregistrement des données de vol;
- mettant à jour la réglementation afin de mettre en œuvre des exigences plus rigoureuses concernant l'utilisation des enregistreurs de la parole dans le poste de pilotage, projet de règlement publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* en décembre 2017 pour consultation publique.

Réalisations relatives à l'analyse entre les sexes plus (ACS+) :

Dans le cadre du renforcement du cadre de réglementation pour l'intégration sécuritaire des systèmes d'aéronefs télépilotés (SATP), anciennement appelés véhicules aériens sans pilote, dans l'espace aérien canadien, nous avons évalué l'incidence que le règlement proposé pourrait avoir sur les hommes et les femmes canadiens et d'autres facteurs auxquels ils se reconnaissent (par âge, par emplacement géographique, comme Autochtones).

Nous avons constaté que le règlement permettrait d'assurer la sécurité des opérations, l'innovation et la croissance économique dans des industries traditionnellement dominées par les hommes. Cependant, l'industrie des SATP se recoupe aussi avec des industries non aéronautiques où il pourrait y avoir des possibilités futures d'accroître la représentation des femmes, par exemple :

- technologie de l'information;
- immobilier;
- agriculture;
- sécurité publique;
- ressources naturelles.

Nous avons participé à des discussions internationales sur la révision du terme « véhicules aériens sans pilote » (en anglais « Unmanned » Aerial Vehicles) en vue d'adopter une

terminologie plus neutre sur le plan du genre. Le gouvernement du Canada utilise déjà le terme non sexiste systèmes d'aéronefs télépilotes (en anglais Remotely Piloted Aircraft Systems),

Expérimentation

Le projet « Transformation » de notre organisation apporte d'importantes améliorations aux processus opérationnels, dont certaines sont expérimentales. Les dépenses du projet n'atteignent pas un seuil de déclaration.

Résultats atteints

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date de réalisation	2017-2018 Résultats réels	2016-2017 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels
Un réseau d'aviation civile sécuritaire	Nombre d'accidents par 100 000 heures de vol*	Diminution de 3,0 %**	Décembre 2017	5,0***	5,2***	5,4

* Moyenne mobile sur 10 ans à comparer à l'objectif.

**La cible est basée sur une moyenne mobile actuelle sur 10 ans de 5,3. Une diminution du taux d'accidents chaque année représente une amélioration du rendement.

*** Données préliminaires.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

2017-2018 Budget principal des dépenses	2017-2018 Dépenses prévues	2017-2018 Autorisations totales pouvant être utilisées	2017-2018 Dépenses réelles (autorisations utilisées)	2017-2018 Différence (dépenses réelles moins dépenses prévues)
185 527 899	185 527 899	201 178 158	186 945 339	(1 417 440)

Ressources humaines (équivalents temps plein)

2017-2018 Équivalents temps plein prévus	2017-2018 Équivalents temps plein réels	2017-2018 (Différence)
1 733	1 484	249

Explication de l'écart

Pour tous les sous-programmes, nous avons constaté un écart principalement dû au coût du renouvellement des conventions collectives et aux réaffectations internes pour répondre aux priorités du ministère.

Programme 3.2 : Sécurité maritime

Description : Le programme de sécurité maritime élabore, met en œuvre et administre les politiques, les règlements et les normes nécessaires à la sécurité des opérations maritimes, et

ce, en harmonie avec les normes internationales. Il le fait sous l'autorité de la [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#)^{xxxvi}, la [Loi sur la protection de la navigation](#), la [Loi de la convention sur la sécurité des conteneurs](#)^{xxxvii}, la [Loi sur le pilotage](#), la [Loi sur le cabotage](#)^{xxxviii} et la [Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques](#)^{xxxix},

Le programme :

- rehausse la sûreté du réseau de transport maritime;
- assure la surveillance de l'industrie maritime, y compris les navires canadiens et étrangers, tant pour les embarcations autres que de plaisance que pour les embarcations de plaisance;
- permet d'appliquer les conventions internationales signées par le Canada
- protège le droit du public à la navigation dans les voies navigables canadiennes;
- réglemente les feux ou les balises requises pour la sécurité de la navigation durant certains travaux ou au moment où ces travaux sont terminés;
- réglemente le mouillage des bouées privées conformément au [Règlement sur les bouées privées](#)^{xl} de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada;
- agit à titre de receveur d'épaves selon la Partie 7 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada.

Résultats

À l'appui de ce programme, de la lettre de mandat du ministre et de Transports Canada et des priorités pangouvernementales, nous avons :

- adopté le nouveau *Règlement sur l'assurance obligatoire pour les navires transportant des passagers*^{xli} en intégrant le nouveau règlement au régime d'inspection régional;
- renforcé les liens entre l'engagement international, les consultations nationales et l'élaboration de règlements en :
 - veillant à ce que le Canada soit réélu au Conseil de l'Organisation maritime internationale;
 - établissant la mission permanente du Canada auprès de l'Organisation maritime internationale à Londres, en Angleterre, y compris la création d'un nouveau poste diplomatique pour un employé de Transports Canada;
- élargi les exigences du Système d'identification automatique (SIA) en matière de transport en faisant avancer les travaux sur le projet de règlement visant à modifier le Règlement sur la sécurité de la navigation;
- continué à promouvoir la sécurité sur les eaux canadiennes et leur protection environnementale, en :
 - mettant en œuvre le cadre réglementaire pour :

- le *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche*, qui est entré en vigueur le 13 juillet 2017;
- Le code obligatoire de l'Organisation maritime internationale pour les navires exploités dans les eaux polaires (le Code polaire) au moyen de l'adoption du nouveau *Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique*⁴, qui est entré en vigueur le 19 décembre 2017;
- appuyant et améliorant l'éducation en matière de sécurité nautique en :
 - en utilisant notre programme de contribution à la sécurité nautique pour éduquer les marins et les plaisanciers à financer des organisations qui font la promotion de la sécurité nautique ou mènent des recherches sur les moyens les plus efficaces de modifier les comportements de navigation de plaisance au Canada. En 2017-2018, nous avons signé des accords de contribution avec trois organisations, dont Mères contre l'alcool au volant (MADD Canada);
 - faisant participer les organismes nationaux et régionaux de navigation de plaisance, les autorités de recherche et de sauvetage, les organismes d'application de la loi et la communauté nautique par l'entremise du Conseil consultatif maritime canadien, du Conseil consultatif de la navigation de plaisance et des forums régionaux;
- vérifiant la conformité aux exigences réglementaires par l'inspection obligatoire des navires canadiens, la surveillance axée sur les risques, le programme d'inspection déléguée et les programmes volontaires de surveillance de la conformité;
- collaborant avec les propriétaires et les exploitants de petits bâtiments commerciaux et de bateaux de pêche pour les aider à comprendre les exigences réglementaires et à s'y conformer par l'entremise du Programme de conformité des petits bâtiments, le volet commercial existant et le volet des bateaux de pêche nouvellement mis en œuvre;

⁴ Le *Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique* remplace le *Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires*.

- prenant des mesures d'application de la loi pour régler les cas de non-conformité, les infractions en matière de sécurité et les incidents environnementaux relevés dans les eaux canadiennes;
- mettant en œuvre, suivant et appliquant la conformité de la zone de réduction de vitesse obligatoire dans le golfe du Saint-Laurent pour protéger les baleines noires de l'Atlantique Nord;
- continué à moderniser les cadres de réglementation et de surveillance de la Sécurité maritime en :
 - élaborant et la modifiant des règlements afin de les harmoniser avec les exigences internationales, à savoir :
 - le Processus d'examen technique des systèmes de terminaux maritimes et des sites de transbordement (TERMPOL^{xliii}) et les Lignes directrices sur la réforme de la réglementation, l'inspection des navires-citernes et le contrôle des navires-citernes;
 - nous avons répondu aux besoins des intervenants en leur fournissant des mises à jour et en organisant et en accueillant des réunions du Conseil consultatif maritime canadien afin de partager leurs points de vue sur les questions de sécurité et de sûreté maritimes;
- répondu à l'examen de la *Loi sur la protection de la navigation* afin de rétablir les protections perdues et d'introduire des sauvegardes modernes qui permettront de :
 - assurer une nouvelle norme de transparence;
 - créer de nouvelles possibilités de partenariat pour les peuples autochtones, y compris dans l'administration de la *Loi*.
- accueilli à Vancouver, pour la troisième fois, la troisième Conférence ministérielle conjointe des protocoles d'entente de Paris et de Tokyo sur le Contrôle des navires par l'État du port :
 - La signature d'une déclaration ministérielle qui renforce les efforts des États membres des deux protocoles d'entente pour assurer la protection des États du pavillon :
 - se conformer aux normes internationales en matière de sécurité et de sûreté maritimes;
 - protéger l'environnement marin;
 - assurer des conditions de sécurité pour les gens de mer à l'issue de la conférence;

- La conférence a permis au Canada de démontrer très clairement son leadership en matière de coordination des activités harmonisées d'inspection des navires à l'échelle mondiale pour veiller :
 - à la sûreté et à la sécurité du secteur maritime;
 - au bon déroulement du commerce maritime entre le Canada et ses partenaires commerciaux de l'Asie-Pacifique, de l'Europe et de l'Amérique du Sud;
- mis en œuvre des lignes directrices pour les bateaux de croisière et les voyageurs qui utilisent les corridors de transport maritime dans le Nord.

Réalisations relatives à l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+)

Le transport maritime continue d'être une industrie dominée par les hommes. Dans le cadre de son leadership à l'Organisation maritime internationale, nous continuerons de faire un effort concerté pour inciter l'industrie à passer de la main-d'œuvre à prédominance masculine à l'augmentation de la représentation des femmes qui s'harmonise davantage avec les réalités du XXI^e siècle.

L'initiative d'immatriculation des bâtiments est un pas en avant qui permettra de mettre à jour le régime de réglementation actuel en matière de sécurité maritime afin de :

- améliorer la sécurité maritime;
- offrir une meilleure protection aux clients et aux parties prenantes et de mieux protéger l'environnement.

Nous entreprendrons un examen approfondi de l'ACS+ des règlements modifiés dans le cadre de cette initiative en utilisant les lignes directrices approuvées de l'ACS+ afin d'identifier les obstacles non intentionnels, le cas échéant, pour les femmes et les populations sous-représentées touchées par le règlement. Bien que les résultats de cette initiative respecteront toutes les normes applicables en matière d'équité et d'accessibilité, l'examen visera à cerner d'autres possibilités d'améliorer le régime de réglementation afin de continuer à promouvoir la participation de la population canadienne et à en assurer l'application équitable.

Le Processus d'examen technique des systèmes de terminaux maritimes et des sites de transbordement (TERMPOL) est un processus d'examen technique volontaire visant à appuyer le régime de réglementation actuel en matière de sécurité maritime.

Un processus d'examen obligatoire TERMPOL est recommandé dans le cadre de l'initiative de la Stratégie côtière du gouvernement. Cela appuierait un examen plus rigoureux du cadre de réglementation maritime au Canada, y compris l'utilisation des lignes directrices actuelles de l'ACS+.

Dans le cadre de la Stratégie côtière, nous déterminerons les possibilités, y compris les examens obligatoires de la sécurité maritime, afin d'améliorer le régime de réglementation actuel, les systèmes et l'infrastructure de sécurité et de sûreté maritimes qui touchent la participation égale de la population canadienne.

Résultats atteints

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date de réalisation	2017-2018 Résultats réels	2016-2017 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels
a) 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*	Diminution de 2 %**	Décembre 2017	24,96 (soit une augmentation de 6,98 % par rapport à la moyenne)	24,59 (soit une réduction de 8,4 % par rapport à la moyenne)	30,68
b) Un système de transport maritime sécuritaire	Nombre de décès pour des embarcations de plaisance par embarcation de plaisance immatriculée*	Diminution de 1 %***	Décembre 2017	S.O.	S.O.	110

* Moyenne mobile sur cinq ans.

**La cible est basée sur une moyenne mobile sur deux ans de 32,4. Une diminution du taux chaque année représente une amélioration du rendement.

***La cible est basée sur une moyenne de cinq ans. Une diminution du taux d'accidents chaque année représente une amélioration du rendement.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

2017-2018 Budget principal des dépenses	2017-2018 Dépenses prévues	2017- 2018 Autorisations totales pouvant être utilisées	2017-2018 Dépenses réelles (autorisations utilisées)	2017-2018 Différence (dépenses réelles moins dépenses prévues)
55 107 933	55 107 933	86 913 911	77 942 004	(22 834 071)

Ressources humaines (équivalents temps plein)

2017-2018 Équivalents temps plein prévus	2017-2018 Équivalents temps plein réels	2017-2018 (Différence)
558	605	(47)

Explication des écarts

Les écarts sont principalement dus à l'augmentation du financement lié au Plan de protection des océans (PPO) et du coût du renouvellement des conventions collectives.

Programme 3.3 : Sécurité ferroviaire

Description

Le Programme de sécurité ferroviaire, sous l'autorité de la [Loi sur la sécurité ferroviaire](#) élabore, administre et supervise les politiques et les instruments de réglementation nécessaires à la sécurité de l'exploitation ferroviaire d'une manière conforme aux normes et aux niveaux de sécurité nord-américains et internationaux.

Le programme :

- favorise la sécurité dans le réseau de transport ferroviaire;
- surveille l'industrie ferroviaire;
- favorise la sécurité publique aux passages à niveau;
- détermine les risques d'intrusion;
- offre des fonds pour améliorer la sécurité aux passages à niveau.

Résultats

À l'appui de ce programme, de la [lettre de mandat](#) du ministre et de Transports Canada et des priorités pangouvernementales, nous avons :

- continué de mettre l'accent sur l'amélioration de :
 - la sécurité globale du système ferroviaire en :
 - accélérant de l'examen législatif de la [Loi sur la sécurité ferroviaire](#) afin d'améliorer encore les normes de sécurité ferroviaire
 - renforçant le régime législatif et réglementaire, notamment en :
 - présentant des modifications législatives relatives aux enregistreurs vidéo et vocaux des locomotives;
 - abordant les questions liées à la fatigue, y compris la publication d'un avis d'intention dans la Partie 1 de la *Gazette du Canada*, afin d'exposer les grandes lignes d'une approche proposée pour intégrer les connaissances scientifiques les plus récentes sur la fatigue aux exigences actuelles;
 - entamant des travaux de mise à jour de la réglementation sur la qualification des employés des chemins de fer.
 - Programme de surveillance de la sécurité ferroviaire en :
 - revoyant la façon dont nous décelons et atténuons les risques
 - en élaborant :
 - un plan stratégique pour le programme;
 - des manuels de conformité à l'intention des inspecteurs pour s'assurer qu'ils fournissent des services uniformes dans toutes les régions;
 - mettant à jour des règlements sur la qualification des employés des chemins de fer;
 - accordant des subventions et des contributions à 128 projets qui ont reçu plus de 16,2 millions de dollars dans le cadre du Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire;
 - 106 projets d'amélioration des infrastructures;

- la fermeture de quatre passages à niveau privés et d'un passage à niveau public;
- neuf projets de recherche sur les thèmes des innovations technologiques, des évaluations des risques, des déraillements préventifs de trains et des systèmes d'alerte;
- neuf projets d'éducation et de sensibilisation à la sécurité ferroviaire

Réalisations relatives à l'analyse entre les sexes plus (ACS+) :

Au cours de l'exercice 2017-2018, nous avons continué d'embaucher un effectif diversifié qui reflète la diversité de la population canadienne.

Résultats atteints

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date de réalisation	2017-2018 Résultats réels	2016-2017 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels
a) Un réseau de transport ferroviaire sûr	Taux d'accidents ferroviaires* (par million de trains-milles)	Diminution de 5 %**	Décembre 2017	Augmentation de 4,6 %	Diminution de 3,7 %	15,14, contre 13,09 en 2010-2014
b) Un réseau de transport ferroviaire sûr	Taux d'incidents ferroviaires*** (par million de trains-milles)	Baisse de 5 %	Décembre 2017	Diminution de 5,1 %	Diminution de 12,5 %	2,72, contre 2,61 en 2010-2014

* Accidents qui surviennent sur les voies ferrées de compétence fédérale, y compris les collisions en voie principale, les déraillements, les déraillements et les collisions hors d'une voie principale, les incendies et les explosions et autres, d'après une moyenne sur cinq ans.

**La cible est basée sur une moyenne mobile actuelle de cinq ans. Une diminution du taux chaque année représente une amélioration du rendement.

***Nombre d'incidents ferroviaires (incidents qui surviennent aux compagnies de chemin de fer de compétence fédérale; parmi les incidents à déclaration obligatoire, mentionnons les cas de position anormale des aiguillages en voie principale, un convoi qui dépasse les limites de voie, une fuite de marchandises dangereuses, la mise hors d'état de fonctionner d'un membre de l'équipe de train, l'emballage de matériels roulants, une signalisation moins restrictive que ce qui est nécessaire et le chevauchement non protégé des pouvoirs)

Ressources financières budgétaires (en dollars)

2017-2018 Budget principal des dépenses	2017-2018 Dépenses prévues	2017-2018 Autorisations totales pouvant être utilisées	2017-2018 Dépenses réelles (autorisations utilisées)	2017-2018 Différence (dépenses réelles moins dépenses prévues)
52 895 273	52 895 273	57 923 096	46 185 095	6 710 178

Ressources humaines (équivalents temps plein (ETP))

2017-2018 Équivalents temps plein prévus	2017-2018 Équivalents temps plein réels	2017-2018 (Différence)
270	208	62

Explication des écarts

Nous avons reçu un financement accru en raison de réaffectations internes visant à répondre aux priorités changeantes des ministères. Pour Sensibilisation à la sécurité ferroviaire, nous avons dégagé un excédent grâce à l'amélioration de la sécurité des chemins de fer et du transport des marchandises dangereuses.

Programme 3.4 : Sécurité des véhicules automobiles

Description : Le programme permet d'élaborer, d'administrer et de surveiller les politiques, les règlements et les normes nécessaires à la sécurité automobile et à l'exploitation des véhicules commerciaux d'une manière conforme aux normes nationales et internationales, sous l'autorité de la [Loi sur la sécurité automobile](#) et la [Loi sur les transports routiers](#)^{xliii}.

Le programme contribue à réduire le nombre de décès et de blessures liés aux accidents de la route et permet d'assurer la surveillance de la sécurité de l'industrie automobile.

Résultats

À l'appui de ce programme, de la lettre de mandat du ministre et de Transports Canada et des priorités pangouvernementales, nous avons :

- soutenu l'examen d'autres modifications à la *Loi sur la sécurité automobile* et élaboré un plan de mise en œuvre des modifications approuvées du projet de loi S-2, une fois qu'il a reçu la sanction royale

- consulté les intervenants et les Canadiens afin de cerner les enjeux législatifs, stratégiques et de programme actuels et nouveaux dans le but de :
 - améliorer continuellement la sécurité des véhicules automobiles pour les Canadiens
 - accroître la capacité du Canada à adopter de nouvelles technologies et à soutenir la croissance économique
- procédé à un examen pour déterminer les mesures pratiques et efficaces à prendre pour améliorer la sécurité des autobus
- collaboré avec d'autres administrations et intervenants pour déterminer les options qui permettraient de mieux protéger les usagers vulnérables de la route

Résultats de l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS +):

À mesure que le paysage automobile évolue vers de plus en plus d'automatisation, une importante promesse de véhicules automatisés et connectés consiste à traiter et à atténuer une écrasante majorité des blessures et des décès consécutifs à des accidents de la route. Que ce soit par une technologie corrigeant les erreurs humaines ou par une technologie assumant l'entière responsabilité de la conduite, les innovations en matière de conduite automatisée pourraient réduire considérablement le nombre d'accidents liés aux choix et aux comportements humains, profitant ainsi à de nombreux Canadiens.

De plus, il est prévu que les CV / CV aideront les personnes isolées et les communautés isolées à devenir plus mobiles (la mobilité en tant que service), et amélioreront l'inclusion de la communauté pour les populations vieillissantes et les personnes handicapées. Les résultats d'une analyse de l'ACS + de TC montrent que l'adoption d'AV / CV aura un impact négatif limité sur le genre. L'intégration des technologies audiovisuelles et de CV devrait plutôt aider le Canada à se positionner pour offrir à ses citoyens de nouvelles opportunités, notamment pour les populations historiquement sous-représentées dans l'industrie automobile et les domaines de l'ingénierie (par exemple les femmes).

Résultats obtenus

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date de réalisation	2017-2018 Résultats réels	2016-2017 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels
a) Véhicules à moteur sûrs basés sur l'amélioration de la prévention des collisions et des chances de	Nombre de collisions par 10 000 véhicules automobiles immatriculés	Baisse de 2 % du taux pour 2015*	Mars 2018	Diminution de 5,6 % en 2016*	Diminution de 3,9 % en 2015*	Diminution de 16,1 % en 2014* Les données disponibles les plus récentes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date de réalisation	2017-2018 Résultats réels	2016-2017 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels
survie en cas d'accident						datent de 2014
b) Véhicules à moteur sûrs basés sur l'amélioration de la prévention des collisions et des chances de survie en cas d'accident	Décès par tranche de 10 000 collisions déclarées par la police sur la voie publique	Diminution de 1 % du taux pour 2015*	Mars 2018	Diminution de 3,0 % en 2016*	Diminution de 10,1 % en 2015*	Diminution de 2,3 % en 2014* Les données disponibles les plus récentes datent de 2014
c) Véhicules à moteur sûrs basés sur l'amélioration de la prévention des collisions et des chances de survie en cas d'accident	Blessés graves par 10 000 collisions déclarées par la police sur la voie publique	Baisse de 1 % du taux pour 2015*	Mars 2018	Diminution de 3,9 % en 2016*	Diminution de 8,0 % en 2015*	Diminution de 4,4 % en 2014* Les données disponibles les plus récentes datent de 2014

* Par rapport à la moyenne des cinq années précédentes

Ressources financières budgétaires (en dollars)

2017-2018 Budget principal des dépenses	2017-2018 Dépenses prévues	2017-2018 Autorisations totales pouvant être utilisées	2017-2018 Dépenses réelles (autorisations utilisées)	2017-2018 Différence (dépenses réelles moins dépenses prévues)
30 597 609	30 597 609	35 448 470	26 958 491	3 639 118

Ressources humaines (équivalents temps plein)

2017-2018 Équivalents temps plein prévus	2017-2018 Équivalents temps plein réels	2017-2018 (Différence)
132	89	43

Explication des écarts

Les résultats obtenus en 2017-2018 (où l'année de référence pour les collisions est 2016) diffèrent de ceux des années précédentes en ce qui concerne les données sur les victimes, principalement en raison de l'augmentation du nombre de décès, lesquels sont influencés, entre autres, par le comportement des conducteurs, les niveaux de contrôle et les conditions routières et météorologiques.

Programme 3.5 : Transport des marchandises dangereuses

Description

Le programme de transport des marchandises dangereuses, sous l'autorité de la [Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses](#)^{xliv} :

- élabore, applique et surveille les politiques, les règlements et les normes nécessaires pour assurer le transport sécuritaire des marchandises dangereuses au Canada par tous les modes de transport en harmonie avec les normes internationales;
- fournit une expertise en intervention d'urgence dans le cas d'un rejet de marchandises dangereuses;
- travaille à préparer et à coordonner l'intervention dans le cadre de menaces et d'incidents de sûreté et de sécurité susceptibles d'avoir des répercussions sur le réseau de transport national ou le Ministère en raison de substances chimiques, radiologiques, biologiques, nucléaires ou explosives.

En outre, le programme :

- contribue à la sécurité du transport des marchandises dangereuses;
- surveille l'industrie du transport;
- applique les conventions internationales signées par le Canada;
- intervient lors de situations d'urgence qui ont une incidence sur la sécurité des Canadiennes et Canadiens.

Résultats

Pour appuyer ce programme, la [lettre de mandat](#) du Ministre et les priorités de Transports Canada et de l'ensemble du gouvernement, nous avons :

- Mis en œuvre un plan de réglementation pour prévoir les problèmes émergents et y faire face durant le transport de marchandises dangereuses. Cette approche a permis de faire ce qui suit :
 - Appuyer la mise en place de meilleurs systèmes pour mener des essais, classifier et cartographier les marchandises dangereuses et leurs déplacements;
 - Tenir des consultations publiques sur la mise en place d'exigences plus rigoureuses relativement à la formation des personnes responsables de la manutention, de l'offre de transport, du transport et de l'importation de marchandises dangereuses;
 - Accélérer la mise en œuvre des recommandations formulées par le Groupe de travail sur les interventions d'urgence, en mettant en place 34 des 40 recommandations, et en travaillant à la mise en place des 6 autres recommandations;
 - Mettre à jour les exigences liées au transport maritime de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et assouplir les exigences relatives au transport de propane et de l'essence par traversier vers des communautés isolées pour améliorer la qualité de vie;
 - Publier une nouvelle édition de la norme technique pour le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (TP14877).
- Réalisé des progrès en ce qui concerne l'examen réglementaire et les modifications à plusieurs parties du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* afin d'améliorer la réglementation actuelle en vue d'accroître la conformité et d'améliorer la sécurité publique des Canadiennes et Canadiens.
- Réalisé des travaux de recherche en collaboration avec les partenaires, y compris d'autres ministères du gouvernement et d'autres ordres de gouvernement afin de faire ce qui suit :
 - Effectuer des essais sur le danger, l'inflammabilité et les propriétés du comportement du pétrole brut;
 - Évaluer l'emballage des piles au lithium;
 - Améliorer les modèles utilisés pour intervenir en cas de rejet de chlore à grande échelle;
 - Améliorer notre capacité à prévoir comment les wagons-citernes de pétrole brut se comporteront en situation d'incendie;
 - Évaluer le comportement des moyens de confinement du gaz naturel liquéfié en situation d'incendie;
 - Surveiller l'émergence du gaz naturel liquéfié en tant que carburant de remplacement.
- Augmenté l'uniformité dans les mesures d'application de la loi en cas de non-conformité en :
 - Donnant des conseils et de la formation continue à nos inspecteurs de première ligne en vue de maintenir leurs qualifications et d'augmenter leurs capacités lorsqu'ils réalisent leurs activités de surveillance;
 - Poursuivant l'élaboration du programme de sensibilisation à la sécurité.
- Élaboré un code de pratique d'intervention basé sur de précédents exercices de simulation sur le terrain.
- Collaboré avec les premiers intervenants, les municipalités, les groupes autochtones, l'industrie et les établissements de formation pour faire progresser l'élaboration d'un programme d'études canadien sur les liquides inflammables, en vue d'aider les premiers

intervenants à protéger la sécurité du public à la suite d'un incident mettant en cause des liquides inflammables transportés par train.

- Augmenté les ressources et les capacités du régime d'inspection en :
 - Disposant de près de 90 inspecteurs, ce qui a donné lieu à environ 5 200 inspections et 269 mesures d'application de la loi au cours de l'année;
 - Augmentant la formation des inspecteurs et de leurs employés de soutien;
 - Élaborant un plan de surveillance nationale axé sur les risques;
 - Mettant en œuvre des stratégies d'inspection ciblées;
 - Augmentant la sensibilisation et en renforçant les partenariats avec la Communauté d'intervention en cas d'urgence grâce à l'élaboration de matériel de sensibilisation comme le document « Vous n'êtes pas seul », et à la participation à plus de 70 événements de sensibilisation;
 - Offrant de façon proactive du matériel de sensibilisation aux communautés, aux premiers intervenants, à l'industrie et au grand public;
 - Coordonnant les activités de surveillance avec les autorités provinciales et territoriales.
- Continué de renforcer le programme du plan d'intervention d'urgence (PIU) en :
 - Mettant au point une méthode d'optimisation de l'expertise et de la collaboration dans les interventions en cas d'incidents mettant en cause des liquides inflammables transportés par train;
 - Mettant en place des mesures pour évaluer et promouvoir la rapidité, la pertinence, la sécurité et la coordination de l'intervention.

Expérimentation

Nous avons mené des travaux de recherche afin de mieux comprendre les risques associés au transport des marchandises dangereuses au Canada, grâce à des analyses et à des études scientifiques.

Nous avons également :

- participé à un programme de recherche visant à :
 - améliorer notre compréhension des rejets à grande échelle de gaz dangereux à émanations toxiques d'un wagon ou d'un camion-citerne;
 - améliorer l'exactitude des modèles de dispersion;
- examiné le comportement des wagons-citernes de pétrole brut et d'autres liquides inflammables en situation d'incendie;
- travaillé étroitement avec le [département des Transports des États-Unis](#)^{xlv} pour analyser la performance des réservoirs sous pression transportant du gaz naturel liquéfié en cas d'incendie;
- mis à l'essai les normes de rendement des emballages de piles au lithium aux fins d'utilisation dans des aéronefs à passagers, en partenariat avec des experts mondiaux de gouvernements étrangers, des fabricants, des transporteurs aériens et des organismes de réglementation.

Nous avons consacré 15 % des fonds du programme à l'expérimentation.

Résultats atteints

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	2017-2018 Résultats réels	2016-2017 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels
A) Sécurité publique durant le transport de marchandises dangereuses	Nombre de rejets de marchandises dangereuses à signaler par billion de dollars du produit intérieur brut du Canada (moyenne quinquennale). (Amélioration = baisse)	183,8*	Mars 2018	202,8	193,5	217,3
B) Sécurité publique durant le transport de marchandises dangereuses	Nombre de rejets de marchandises dangereuses à déclaration obligatoire qui ont causé des blessures ou des décès par tranche de billion de dollars de produit intérieur brut du Canada (moyenne quinquennale). (Amélioration = baisse)	3,1*	Mars 2018	2,8	4,1	4,1

** La cible est basée sur une moyenne de cinq ans. Une diminution du taux chaque année représente une amélioration du rendement.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

2017-2018 Budget principal des dépenses	2017-2018 Dépenses prévues	2017-2018 Autorisations totales accordées pouvant être utilisées	2017-2018 Dépenses réelles (autorisations utilisées)	2017-2018 Écart (Dépenses réelles moins dépenses prévues)
38 374 885	38 374 885	39 693 142	36 557 118	1 817 767

Ressources humaines (équivalents temps plein)

2017-2018 Nombre d'ETP prévu	2017-2018 Nombre d'ETP réel	2017-2018 Différence
286	275	11

Explication des écarts

La différence entre les dépenses prévues et les dépenses réelles est attribuable aux coûts révisés des contrats de recherche. Moins de déplacements planifiés ont eu lieu et, dans

certain cas, moins d'employés ont participé que prévu. Cette différence est aussi attribuable aux postes d'équivalents temps plein vacants.

Programme 3.6 : Sûreté aérienne

Le Programme de sûreté aérienne élabore, applique et surveille les politiques, les règlements et les normes nécessaires à la sûreté des activités aériennes conformément aux normes internationales.

Le programme :

- est fondé sur les risques;
- fait la promotion de la sûreté du réseau de transport aérien;
- permet d'assurer la surveillance de la sûreté de l'industrie de l'aviation;
- veille à ce que le Canada respecte les normes internationales.

Résultats

Dans le [Plan ministériel de 2017-2018 de Transports Canada](#), le Programme de sûreté aérienne expose différentes initiatives clés pour appuyer les priorités du programme et du Ministère. Au cours de l'exercice 2017-2018, notre Programme a atteint les résultats clés suivants :

Renforcement de la surveillance

Nous avons :

- mis en place une approche renforcée de la planification de la surveillance axée sur les risques en élargissant et en officialisant la méthodologie du risque utilisée :
 - la nouvelle méthodologie comprend une approche en plusieurs phases qui intègre une solide analyse des menaces et des risques qui touchent le réseau aérien;
 - elle fait en sorte que des activités et des ressources sont attribuées aux secteurs les plus à risque et permet une intervention mesurée dans le contexte changeant de la sécurité (à mettre en place durant l'exercice 2018-2019);
- ajouté de nouvelles composantes au système central de données sur la sécurité de l'aviation, en vue de simplifier la planification et l'établissement de rapports;
- élaboré de nouvelles procédures pour appuyer la surveillance, en particulier en ce qui a trait à la [Loi sur la sûreté des déplacements aériens](#) ainsi que de nouvelles procédures d'inspections ciblées des points de contrôle avant l'embarquement (à mettre en place durant l'exercice 2018-2019);
- travaillé au maintien d'une approche proactive d'atténuation des menaces et des risques en examinant et en modifiant régulièrement ses procédures :
 - Au cours de la dernière année, nous avons appuyé le renforcement de nos activités liées à la sécurité en continuant de :
 - mettre en place une approche améliorée, aléatoire et superposée de la vérification et de l'autorisation des employés des aéroports pour atténuer le risque de menace interne;

- Surveiller la conformité, à la suite des modifications qui sont entrées en vigueur en octobre 2016, pour la chaîne d'approvisionnement sécurisée du fret aérien;
 - Cela a permis de nouvelles options pour le contrôle et la sécurisation du fret aérien, l'amélioration de la sécurité de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, et l'harmonisation du régime canadien avec les normes internationales.

Raffinement continue des exigences réglementaires

Nous avons :

- renforcé les procédures de contrôle des passagers, y compris l'interdiction des poudres inorganiques et des matières granulaires (d'un volume de plus de 350 millilitres) :
 - Ces mesures, imposées en 2017 pour les bagages à main sur les vols intérieurs et en provenance du Canada, démontrent comment nous améliorons la sécurité et la sûreté du réseau de transport;
- élaboré et mis en place des exigences pour les endroits à partir desquels les Canadiens prennent l'avion, pour traiter les menaces en constante évolution et protéger les voyageurs;
- poursuivi les consultations avec nos partenaires du secteur de la sûreté aérienne et d'autres ministères en vue d'élaborer une future stratégie de sûreté aérienne;
 - Cette stratégie éclairera les décisions liées aux politiques et aux programmes;
- poursuivi certaines consultations sur les progrès des exigences relatives au fret aérien et ferroviaire, à la détection d'explosifs par des chiens et à au contrôle des non-passagers.

Amélioration de l'expérience des voyageurs

Pour améliorer la sûreté aérienne et l'expérience des voyageurs, nous avons commencé à travailler avec d'autres ministères, le Forum économique mondial et les Pays-Bas sur le projet d'identité numérique de voyageur digne de confiance.

Le projet fait partie de l'Initiative des systèmes de mobilité du Forum économique mondial, gérée par notre Ministre. Cela a été annoncé à la 48^e réunion du Forum économique mondial à Davos, en Suisse, en janvier 2018.

Le Canada, ainsi que ses partenaires pour le projet, concevront un projet pilote de validation de principe en vue d'explorer les occasions de démontrer le potentiel des systèmes d'identité numérique pour améliorer l'expérience des voyageurs. Cela donnera aux voyageurs l'option de partager leurs renseignements avec les autorités avant leur voyage en vue d'un traitement accéléré tout en maintenant ou en améliorant la sécurité nationale et la sécurité des passagers.

Leçons retenues

L'évaluation et la gestion des risques sont au cœur de la sûreté aérienne, et il s'agit d'un processus complexe qui compte bien des éléments. L'année dernière, il est apparu clairement que les intervenants internes et externes devaient s'impliquer davantage dans le processus d'évaluation des risques pour faire en sorte que toutes les perspectives soient prises en compte afin d'améliorer le résultat global.

Résultats atteints

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	2017-2018 Résultats réels	2016-2017 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels
Les normes canadiennes sont alignées sur les normes de sûreté aérienne internationales	Pourcentage des règlements sur la sécurité aérienne conformes aux normes de l' Organisation de l'aviation civile internationale	100 %	Mars 2018	100 %	100 %	100 %

Ressources financières budgétaires (en dollars)

2017-2018 Budget principal des dépenses	2017-2018 Dépenses prévues	2017-2018 Autorisations totales accordées pouvant être utilisées	2017-2018 Dépenses réelles (autorisations utilisées)	2017-2018 Écart (Dépenses réelles moins dépenses prévues)
29 541 304	29 541 304	30 438 203	26 938 291	2 603 013

Ressources humaines (équivalents temps plein – ETP)

2017-2018 Nombre d'ETP prévu	2017-2018 Nombre d'ETP réel	2017-2018 Différence
287	231	56

Explication des écarts

Les écarts sont principalement dus aux réattributions internes en vue de traiter les priorités ministérielles.

Programme 3.7 : Sûreté maritime

Description

Le programme de sûreté maritime, sous l'autorité de la [Loi sur la sûreté du transport maritime](#)^{xvii}, élabore, applique et surveille les politiques, les règlements et les normes nécessaires à la conduite sécuritaire des activités maritimes conformément aux normes internationales.

Le programme :

- favorise la sûreté du réseau de transport maritime;
- permet d'assurer la surveillance de l'industrie du transport maritime réglementée;
- applique les conventions internationales signées par le Canada;
- coordonne l'élaboration de politiques et de règlements en matière de sûreté maritime dans l'ensemble du gouvernement du Canada au moyen du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime, dont la direction lui incombe, et d'activités connexes.

Résultats

Pour appuyer ce programme, la [lettre de mandat](#) du Ministre et les priorités de Transports Canada et de l'ensemble du gouvernement, nous avons :

- mené des activités ayant trait à l'évaluation de la sûreté, à la conformité et à l'application de la loi, y compris :
 - des activités d'éducation et de sensibilisation;
 - des évaluations de sécurité spéciales de la Voie Maritime du Saint-Laurent et des opérations de conteneurs au port de Montréal;
 - la collaboration avec les intervenants pour les aider à se conformer aux exigences de la [Loi sur la sûreté du transport maritime](#), aux règlements connexes et aux mesures de sûreté, en :
 - effectuant de la sensibilisation auprès des installations maritimes pour encourager une meilleure déclaration des incidents de sécurité maritime et mieux tenir compte de la cybersécurité;
 - l'élaboration d'un outil de cartographie des incidents de sécurité maritimes pour mieux analyser les tendances en matière de types et d'emplacement des incidents de sécurité maritime;
- optimisé le rendement global du programme d'inspection réglementaire en faisant concorder les ressources avec les secteurs à risque plus élevé en :
 - travaillant étroitement avec la Sécurité publique à l'élaboration des éléments du projet de loi C-23, la *Loi sur le précontrôle*, qui a obtenu la sanction royale le 12 décembre 2017 et a permis au Canada de mettre en œuvre l'Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement des États-Unis relatif au précontrôle dans les domaines du transport terrestre, ferroviaire, maritime et aérien;
 - mettant à jour les modules relatifs aux méthodes d'évaluation de sécurité et en obtenant les approbations requises;

- poursuivi l'élaboration et la mise en place des ententes de communication des renseignements sur l'intervention maritime stratégique avec le Royaume-Uni, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et les États-Unis, de même qu'avec les États ayant des territoires dans l'Arctique;
 - Ces ententes sont conçues pour faciliter la communication rapide des renseignements en vue de faire face aux menaces et incidents émergents de sécurité et de sûreté maritimes;
- établi un groupe de travail interministériel avec la Garde côtière canadienne et le Global Maritime Operational Threat Response Coordination Centre en vue de négocier et de rédiger un projet de principes collaboratifs dans l'Arctique et le texte du protocole;
 - Nous avons fait appel à Affaires mondiales Canada pour communiquer avec d'autres pays de l'Arctique, comme la Norvège et le Danemark, qui pourraient être des signataires potentiels du protocole.

Réalisations découlant de l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+)

L'expédition maritime continue d'être une industrie dominée par les hommes. Dans le cadre de son leadership à l'Organisation maritime internationale, le Canada continuera de faire un effort concerté pour inciter l'industrie à passer de la main-d'œuvre à prédominance masculine à l'augmentation de la représentation des femmes qui s'harmonise davantage avec les réalités du XXI^e siècle.

Résultats atteints

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	2017-2018 Résultats réels	2016-2017 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels
L'industrie a confiance dans le système de sûreté maritime du Canada	Pourcentage de l'industrie qui indique avoir confiance dans le système de sûreté maritime du Canada	80 %	Mars 2018	S.O.*	80 %	80 %

* Le Programme de sûreté maritime n'a pas recueilli de données sur cet indicateur de rendement pour l'exercice 2017-2018. Le programme a établi un nouvel indicateur plus significatif et établira des rapports selon le nouvel indicateur à partir de l'exercice 2018-2019.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

2017-2018 Budget principal des dépenses	2017-2018 Dépenses prévues	2017-2018 Autorisations totales accordées pouvant être utilisées	2017-2018 Dépenses réelles (autorisations utilisées)	2017-2018 Écart (Dépenses réelles moins dépenses prévues)
13 123 176	13 123 176	14 200 134	12 628 531	494 645

Ressources humaines (équivalents temps plein)

2017-2018 Nombre d'ETP prévu	2017-2018 Nombre d'ETP réel	2017-2018 Différence
116	107	9

Programme 3.8 : Sûreté du transport terrestre et intermodal

Description

Le programme de sûreté du transport terrestre et intermodal élabore, applique et surveille les politiques, les règlements ou les cadres à adhésion volontaire, les normes et les documents d'orientation nécessaires à la sécurité des activités de transport terrestre et intermodal. Nous sommes guidés par la [Loi sur la sécurité ferroviaire](#), la [Loi sur les ponts et tunnels internationaux](#) et par la [Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses](#).

Le programme encourage la sûreté du réseau de transport terrestre et intermodal au Canada.

Résultats

Pour appuyer ce programme, la [lettre de mandat](#) du Ministre et les priorités de Transports Canada et de l'ensemble du gouvernement, nous avons :

- poursuivi les progrès de l'élaboration des règlements de sûreté proposés reflétant les commentaires des intervenants en :
 - prépubliant la partie I du *Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses* dans la *Gazette du Canada* en juin 2017. Les travaux se poursuivent pour la publication de la partie II dans la *Gazette du Canada*;
 - élaborant les instructions de rédaction du *Règlement sur la sécurité du transport de passagers par voie ferroviaire*;
- amélioré la sécurité des passagers en favorisant des partenariats de sécurité parmi les intervenants aux stations de passagers achalandées en faisant la promotion de comités de sécurité de district;
- mené des activités de surveillance et de sensibilisation en fonction de l'analyse des risques et de l'évaluation des menaces;
- collaboré étroitement avec les propriétaires et exploitants de chemins de fer et de ponts et tunnels internationaux afin d'améliorer le niveau de sûreté du réseau de transport terrestre.

Expérimentation

Nous instaurons un modèle de sûreté du district des transports à deux stations ferroviaires centrales : la Gare centrale de Montréal et la gare Union de Toronto. Cette initiative améliorera les communications et les interventions d'urgence parmi les intervenants.

Afin de mesurer l'incidence de cette initiative, nous établirons un Comité de sûreté du district dont les membres adopteront un protocole de communication à chaque gare.

Moins de 1 % des fonds du programme ont été utilisés pour l'expérimentation.

Leçons retenues

Il est important de continuer à mobiliser les intervenants dans le processus au lancement de nouvelles initiatives.

Résultats atteints

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	2017-2018 Résultats réels	2016-2017 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels
Les signataires respectent les modalités des cadres volontaires	Pourcentage de signataires ferroviaires qui ont effectué des exercices durant le cycle de trois ans	90 % sur trois ans 30 % des exploitants se réunissent annuellement	Mars 2018	85 % au cours des trois dernières années Seulement 73 % en 2017 38 % des exploitants ont participé aux réunions	S. O.	S.O.; il s'agit d'un nouvel indicateur

* L'indicateur de rendement a été modifié afin qu'il soit axé sur les exercices et qu'il mesure de manière plus pertinente le respect des exigences du protocole d'entente par les intervenants de l'industrie. Les exercices doivent être réalisés sur un cycle de trois ans. C'est la première fois que nous évaluons l'indicateur.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

2017-2018 Budget principal des dépenses	2017-2018 Dépenses prévues	2017-2018 Autorisations totales accordées pouvant être utilisées	2017-2018 Dépenses réelles (autorisations utilisées)	2017-2018 Écart (Dépenses réelles moins dépenses prévues)
6 510 672	6 510 672	6 631 291	6 415 019	95 653

Ressources humaines (équivalents temps plein)

2017-2018 Nombre d'ETP prévu	2017-2018 Nombre d'ETP réel	2017-2018 Différence
57	46	11

Programme 3.9 : Sécurité et sûreté du transport multimodal

Description

Le programme de sécurité et de sûreté du transport multimodal contribue à l'élaboration de politiques et de normes renforçant la sécurité ou la sûreté de plus d'un mode de transport, par exemple grâce à ce qui suit :

- services ministériels d'application de la loi;
- systèmes de gestion intégrée;
- évaluations du renseignement.

Le programme :

- offre un régime de formation technique aux inspecteurs et aux experts techniques afin de leur permettre d'acquérir et de conserver les compétences requises pour répondre aux normes uniformes à l'échelle nationale ou les dépasser;
- prépare et coordonne les interventions en cas de menaces émergentes visant la sécurité et la sûreté ainsi que les situations pouvant avoir une incidence sur le réseau national des transports ou le Ministère.

Résultats

Pour appuyer ce programme, la lettre de mandat du Ministre et les priorités de Transports Canada et de l'ensemble du gouvernement, nous avons :

- revu nos outils actuels de planification et de production de rapports afin d'améliorer les processus de planification opérationnels axés sur les risques en :
 - cernant les risques associés à la sécurité et à la sûreté des Canadiennes et des Canadiens dans le réseau de transport;
 - expliquant le choix des mesures prises pour atténuer ces risques;
 - élaborant un Registre de risque et un Profil de risque de sécurité et de sûreté pour saisir les stratégies communes de réduction des risques à l'échelle de nos programmes modaux pour l'exercice 2018-2019;
 - élaborant un cadre et un programme de surveillance générale pour tirer parti des études de terrain qui ont été réalisées jusqu'à maintenant;
- Poursuivi l'amélioration de la rapidité d'exécution et de l'uniformité nationale de nos processus d'enquête et d'application de la loi pour renforcer notre engagement envers des mesures robustes et rigoureuses d'application de la loi en :

- raffinant les normes d'application ministérielles pour appuyer les activités d'enquête et d'application;
- travaillant avec les programmes modaux pour harmoniser les politiques et les procédures avec les normes d'application ministérielles;
- élaborant une base de données de production de rapports de l'application de la loi;
- élaborant un modèle pour la création d'une capacité d'enquête multimodale régionale;
- facilitant et/ou dirigeant des enquêtes importantes et complexes;
- Élaboré et appuyé la mise en œuvre de politiques de réglementation et de processus multimodaux en vue d'améliorer :
 - l'élaboration des règlements;
 - la capacité du Ministère à élaborer des règlements transversaux et des approches d'ensemble;
 - la gestion de la qualité et l'efficacité de l'élaboration de règlements à l'échelle de tous les programmes réglementaires;
- contribué à la mise en place d'un solide régime de réglementation et de surveillance en assurant la prestation d'activités de formation qui visent l'amélioration continue des compétences de :
 - notre équipe technique;
 - des personnes qui jouent un rôle clé dans la conception et l'élaboration des politiques et des règlements;
- entrepris un projet pluriannuel pour analyser les lois en matière de sécurité et de sûreté en vue d'avoir un ensemble de pouvoirs et de mesures de conformité et d'application de la loi complet et flexible pour faire face aux risques existants et en émergents pour la sécurité et à la sûreté.

Résultats atteints

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	2017-2018 Résultats réels	2016-2017 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels
Les questions relatives à la sécurité et à la sûreté des transports sont gérées de manière uniforme pour tous les modes de transport	Pourcentage d'achèvement réussi d'activités multimodales en appui aux priorités ministérielles	80 %	Mars 2018	80 %	90 %	S. O.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

2017-2018 Budget principal des dépenses	2017-2018 Dépenses prévues	2017-2018 Autorisations totales accordées pouvant être utilisées	2017-2018 Dépenses réelles (autorisations utilisées)	2017-2018 Écart (Dépenses réelles moins dépenses prévues)
12 017 844	12 017 844	16 590 515	23 671 417	(11 653 573)

Ressources humaines (équivalents temps plein)

2017-2018 Nombre d'ETP prévu	2017-2018 Nombre d'ETP réel	2017-2018 Différence
125	251	(72)

Explication des écarts

Les écarts sont principalement dus à l'augmentation du financement relié au PPO, au financement relié au Programme d'habilitation de sécurité dans les transports et au coût du renouvellement des conventions collectives.

Services internes

Description

On entend par Services internes les groupes d'activités et de ressources connexes que le gouvernement fédéral considère comme des services de soutien aux programmes ou qui sont requis pour respecter les obligations d'une organisation.

Les Services internes renvoient aux activités et aux ressources de 10 catégories de services distinctes qui soutiennent l'exécution de programmes dans l'organisation, sans égard au modèle de prestation des services internes du ministère.

Voici ces 10 catégories de services :

- Services de gestion et de surveillance
- Services de communications
- Services juridiques
- Services de gestion des ressources humaines
- Services de gestion des finances
- Services de gestion de l'information
- Services de la technologie de l'information
- Services immobiliers
- Services de gestion du matériel
- Services des acquisitions

Résultats

Pour appuyer ce programme, la lettre de mandat du Ministre et les priorités de Transports Canada et de l'ensemble du gouvernement, nous avons :

- Nous avons mis à jour les frais de Transports Canada afin que ceux qui bénéficient des services de TC paient une plus grande partie des coûts, plutôt que tous les Canadiens. En 2017-2018, quatre lois ont été modifiées et un décret a été approuvé, permettant ainsi de nouveaux mécanismes de recouvrement des coûts pour TC, comme les contrats commerciaux d'examen TERMPOL, ainsi que les accords de niveau de service (SLA) pour les services réglementés. En outre, TC a mis en place une équipe de recouvrement des coûts dédiée avec un mandat de cinq ans qui, en 2017-18, a lancé de vastes travaux politiques et des exercices d'établissement des coûts à l'appui des frais modernisés, a supervisé la mise en œuvre de nouvelles exigences découlant de la Loi sur les frais de service, et a commencé à s'engager auprès des intervenants externes.
- TC a lancé une stratégie de transformation visant à moderniser la prestation de ses programmes et services afin de mieux servir les Canadiens. Cinq initiatives phares de la transformation de TC visent à créer un réseau de transport sécuritaire et sûr : la modernisation législative et réglementaire, la modernisation de la surveillance, la modernisation des frais (recouvrement des coûts), la livraison numérique et la modernisation des services. Le plan comprend également des stratégies et des approches de gestion du changement pour assurer la mise en œuvre réussie des

résultats de la transformation grâce au soutien et à la communication avec les employés et les parties prenantes.

- investi dans les employés de Transports Canada (TC) pour veiller à ce qu'ils soient bien outillés pour continuer d'assurer la prestation de programmes de transport modernisés. Nous avons :
 - continué de cibler l'Initiative pour le développement du leadership;
 - continué d'utiliser le « Réseau de talents monTC » pour les affectations internes à titre d'outil de perfectionnement clé;
 - lancé une orientation modernisée aux cours de TC, comportant une composante en ligne et un atelier en classe;
- continué de progresser pour la mise à jour de notre cadre de récupération des coûts en vue d'appuyer la durabilité financière à long terme de notre Ministère;
- appuyé le Plan de protection des océans en :
 - collaborant avec d'autres ministères au lancement d'un outil de mobilisation des intervenants :
 - cet outil nous aidera à établir des stratégies et à collaborer avec les partenaires du gouvernement du Canada, ainsi qu'avec les communautés côtières autochtones et du Nord;
 - tirant parti de la collaboration numérique pour appuyer l'analyse géospatiale des données en temps réel, le partage et l'analyse de l'information pour appuyer les opérations côtières et maritimes comme :
 - l'intervention en cas d'incident;
 - les lieux de refuge;
 - une meilleure connaissance de la situation avec d'autres ministères;
- créé un Cadre de gouvernance des données, où nous avons élaboré un plan de classement, d'organisation et de communication des renseignements de l'organisation, et nous avons :
 - commencé à intégrer la gouvernance des données à notre structure de gouvernance d'entreprise;
 - établi un soutien pour l'analyse et la production de rapports en vue de faciliter la gestion et l'utilisation de l'information pour l'élaboration de politiques fondées sur les faits et la prise de décisions;
- L'Initiative de transformation des services de courriel de Services partagés Canada a été remplacée par leur Programme de communications numériques. L'initiative a pour but la fourniture de capacités de communications numériques innovantes, économiques et

sécurisées. Par conséquent, nous attendons maintenant des directives du programme concernant la plateforme cible de courriels. Nous demeurons bien positionnés pour la migration vers un nouveau système de courriels grâce à la préparation faite pour l'initiative :

- En appui à notre approche d'infonuagique, nous avons acquis des crédits pour des services d'infonuagique de plusieurs fournisseurs en vue de les utiliser pour le développement de nouvelles solutions technologiques. Une demande de propositions pour demander de l'aide pour tirer parti des services d'infonuagique pour la migration des solutions technologiques existantes vers les nouveaux centres de données a été publiée;
- TC a créé une Stratégie des services administratifs qui décrit notre approche de transition des Finances, des Ressources humaines et des solutions technologiques de Gestion de l'information vers les nouvelles solutions technologiques de la nouvelle organisation du gouvernement du Canada;
- Transports Canada a aussi mis en place un programme pour améliorer les compétences des employés en matière d'infonuagique pour faire en sorte que les services d'infonuagique puissent être bien utilisés et soutenus;
- appuyé l'initiative Destination 2020 du gouvernement du Canada en déployant des tablettes à tous les inspecteurs, en permettant aux inspecteurs de travailler plus efficacement avec des données en temps réel sur le terrain
 - Cela permet aux inspecteurs sur le terrain de :
 - accéder aux versions électroniques des règlements, des lois et des documents de référence pour les inspections, ce qui réduit la nécessité de transporter des références sur papier en travaillant sur le terrain;
 - réaliser toutes les tâches liées à l'inspection à l'aide de moyens mobiles;
- appuyé l'initiative du gouvernement ouvert pour rendre l'information disponible au public sur le portail du gouvernement ouvert, en :
 - publiant de l'information, y compris des divulgations proactives reliées à ce qui suit :
 - frais de voyage et d'accueil;
 - passation de marchés;
 - subventions et contributions;
 - reclassifications de postes;
 - actes répréhensibles fondés;

- plaçant les Canadiennes et Canadiens et le Parlement en meilleure position pour rendre les représentants de Transports Canada responsables des dépenses;
- ajouter plus de 140 nouveaux ensembles de données à l'inventaire de données ministérielles pour améliorer l'ouverture et la transparence;
- mis en œuvre le service numérique des façons en :
 - effectuant une validation de principe de l'intelligence artificielle en partenariat avec des sociétés technologiques canadiennes locales;
 - Ces travaux permettront d'augmenter l'efficacité et l'efficacité de la surveillance basée sur le risque de la sécurité de l'aviation;
 - mettant en place un processus en appui au passage aux solutions numériques;
 - Nous avons adopté un cadre de pensée conceptuelle qui met les besoins des utilisateurs en priorité à l'aide de la recherche sur l'expérience de l'utilisateur et de la conception de services axés sur l'utilisateur, et qui tire parti de la recherche numérique et de l'expérimentation/innovation pour faire en sorte que les solutions résolvent de vrais problèmes de façon intelligente et stratégique;
- offert, en date du 31 mars 2018, un total de 62 services de paiement en ligne entre ses différents modes et un site Web de paiement de factures en ligne qui permet aux clients de payer toute facture en retard à l'aide d'une carte de débit ou de crédit.

Le lancement des services élargit notre offre de services externes en ligne pour appuyer Destination 2020 et la transformation de l'examen exhaustif.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2017-2018	Dépenses prévues 2017-2018	Total des autorisations pouvant être utilisées en 2017-2018	Dépenses réelles (autorisations utilisées) en 2017-2018	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) pour 2017-2018
150 066 801	150 066 801	172 612 379	192 825 012	(42 758 211)

Ressources humaines (équivalents temps plein)

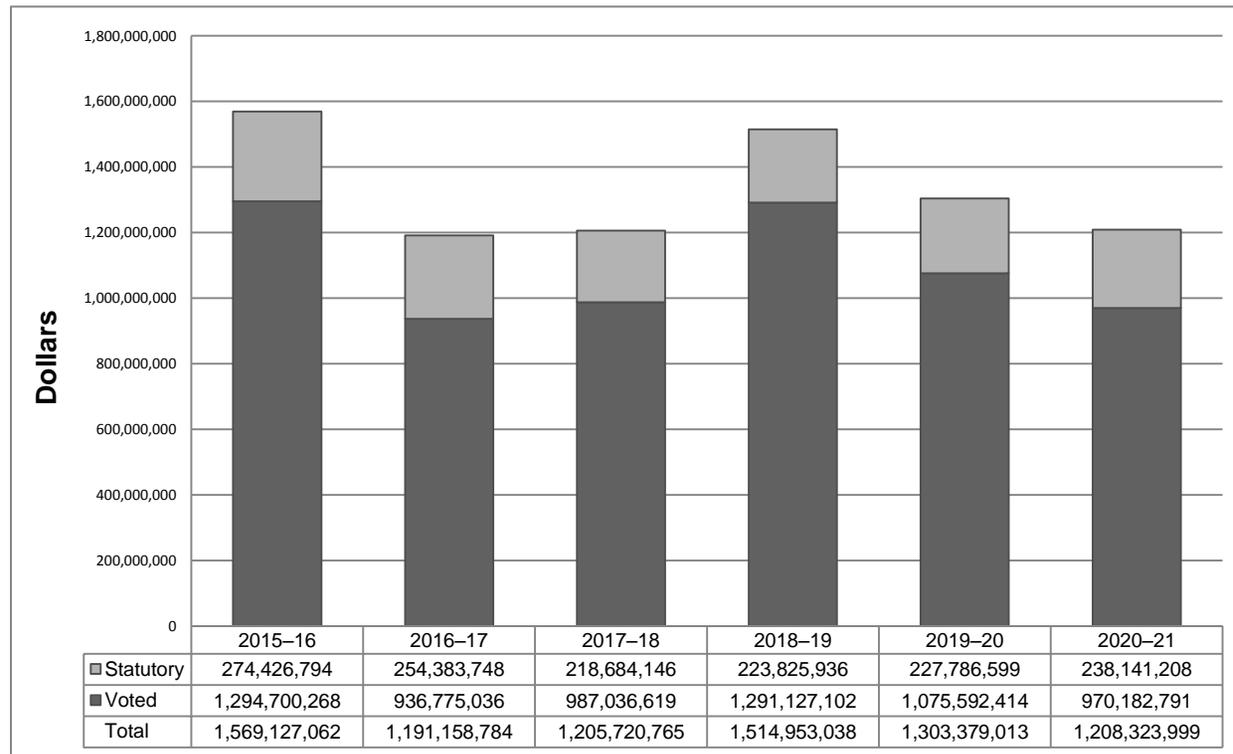
Équivalents temps plein prévus pour 2017-2018	Équivalents temps plein réels pour 2017-2018	Écart en 2017-2018 (ETP réels moins ETP prévus)
1 189	1 221	(32)

Analyse des tendances en matière de dépenses et de ressources humaines

Dépenses réelles

Graphique des tendances relatives aux dépenses du Ministère

Le graphique qui suit présente (en dollars) les dépenses réelles (de 2015-2016 à 2017-2018) et les dépenses prévues (de 2018-2019 à 2020-2021) :



Comme le montre le graphique sur les dépenses du Ministère, les dépenses réelles ont diminué entre 2015-2016 et 2016-2017, cette situation s'expliquant en grande partie par des dépenses moins élevées dans certaines initiatives telles que le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers et le Fonds d'infrastructure de transport de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique qui approchent de leur date d'échéance et par une importante entente à l'amiable survenue en 2015-2016.

Les dépenses rattachées au Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers ont continué de diminuer en 2017-2018, mais ces baisses ont été compensées par de nouvelles conventions collectives et par une hausse du financement destiné à certaines initiatives telles que l'Initiative des corridors de commerce et de transport (ICCT) et le Plan de protection des océans (PPO).

Par comparaison avec les dépenses réelles engagées en 2017-2018, on observe une hausse considérable dans les dépenses prévues pour 2018-2019, qui est surtout attribuable à des hausses annoncées dans les initiatives PPO, Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers, ICCT et Programme de transfert des installations portuaires (PTIP).

Si l'on regarde vers l'avenir, les dépenses prévues en 2019-2020 diminuent surtout en raison d'initiatives qui ont atteint leurs dates d'échéance, comme le PTIP, le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers, le Fonds d'infrastructure de transport de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique et les Initiatives fédérales pour l'infrastructure (IFI). Ces initiatives contribuent également à une réduction des dépenses prévues l'année suivante. Les initiatives d'amélioration de la sécurité du transport ferroviaire et de transport des marchandises dangereuses contribuent également à la baisse pour 2019-2020, tandis que le Programme de contributions pour les services de traversier a une incidence sur la baisse pour 2020-2021. On demandera le renouvellement du financement accordé à ces initiatives, mais, pour l'instant, le financement n'est pas garanti.

Le financement attribué à l'ICCT a augmenté, ce qui vient compenser en partie la réduction des dépenses prévues dans les éléments mentionnés précédemment. Le PPO connaîtra lui aussi une hausse du financement en 2019-2020.

Dépenses réelles

Sommaire du rendement budgétaire pour les programmes et les Services internes (en dollars)

Rapport sur les résultats ministériels 2017-2018

Programmes et Services internes	Budget principal des dépenses 2017-2018	Dépenses prévues 2017-2018	Dépenses prévues 2018-2019	Dépenses prévues 2019-2020	Total des autorisations pouvant être utilisées en 2017-2018	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2017-2018	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2016-2017	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2015-2016
Résultats stratégique 1 (RS1) : Un réseau de transport efficace								
1.1 Cadres qui appuient le marché des transports	23 746 340	23 746 340			34 384 163	33 714 172	22 863 304	26 968 970
1.2 Portes d'entrée et corridors	114 474 688	114 474 688			115 801 690	61 610 389	158 636 456	405 981 642
1.3 Infrastructures de transport	488 050 696	488 050 696			528 824 782	359 993 962	407 475 290	412 254 667
RS1 – Total :	626 271 724	626 271 724			679 010 635	455 318 523	588 975 050	845 205 279
Résultat stratégique 2 (RS2) : Un réseau de transport respectueux de l'environnement								
2.1 Air pur – Transport	27 911 832	27 911 832			35 219 188	26 907 363	21 245 675	16 606 208
2.2 Eau propre – Transport	18 410 376	18 410 376			37 528 670	31 289 759	24 307 579	26 686 601
2.3 Gérance de l'environnement – Transport	56 475 221	56 475 221			71 313 328	55 138 803	35 517 316	42 227 322
RS2 – Total :	102 797 429	102 797 429			144 061 186	113 335 925	81 070 570	85 520 131
Résultat stratégique 3 (RS3) : Un réseau de transport sécuritaire et sûr								
3.1 Sécurité aérienne	185 527 899	185 527 899			201 178 158	186 945 339	160 176 146	181 487 089
3.2 Sécurité maritime	55 107 933	55 107 933			86 913 911	77 942 004	60 034 090	66 315 354
3.3 Sécurité ferroviaire	52 895 273	52 895 273			57 923 096	46 185 095	32 879 827	110 551 604

3.4 Sécurité des véhicules automobiles	30 597 609	30 597 609			35 448 470	26 958 491	24 739 225	23 671 194
3.5 Transport des marchandises dangereuses	38 374 885	38 374 885			39 693 142	36 557 118	27 864 018	26 620 570
3.6 Sûreté aérienne	29 541 304	29 541 304			30 438 203	26 938 291	25 610 408	29 041 124
3.7 Sûreté maritime	13 123 176	13 123 176			14 200 134	12 628 531	11 490 828	12 260 662
3.8 Sûreté du transport terrestre et intermodal	6 510 672	6 510 672			6 631 291	6 415 019	5 105 315	5 049 956
3.9 Sécurité et sûreté multimodales	12 017 844	12 017 844			16 590 515	23 671 417	17 742 722	19 771 236
RS3 – Total :	423 696 595	423 696 595			489 016 920	444 241 305	365 642 579	474 768 789
Programme 4 (SI) : Services internes								
SI – Total :	150 066 801	150 066 801			172 612 379	192 825 012	155 470 585	163 632 863
Total général	1 302 832 549	1 302 832 549	1 514 953 038	1 303 379 013	1 484 701 120	1 205 720 765	1 191 158 784	1 569 127 062

Ressources humaines réelles

Sommaire des ressources humaines pour les programmes et les Services internes (ETP)

Programmes et Services internes	Équivalents temps plein réels pour 2015-2016	Équivalents temps plein réels pour 2016-2017	Équivalents temps plein prévus pour 2017-2018	Équivalents temps plein réels pour 2017-2018	Équivalents temps plein prévus pour 2018-2019	Équivalents temps plein prévus pour 2019-2020
Résultat stratégique 1 (RS) : Un réseau de transport efficace						
1.1 Cadres qui appuient le marché des transports	173	158	163	191		
1.2 Portes d'entrée et corridors	33	14	15	24		
1.3 Infrastructures de transport	251	222	213	211		
RS1 – Total :	457	394	391	426		
Résultat stratégique 2 (RS2) : Un réseau de transport respectueux de l'environnement						
2.1 Air pur – Transport	64	62	90	75		
2.2 Eau propre – Transport	96	78	60	125		
2.3 Gérance de l'environnement – Transport	123	108	140	125		
RS2 – Total :	283	248	290	325		
Résultat stratégique 3 (RS3) : Un réseau de transport sécuritaire et sûr						
3.1 Sécurité aérienne	1 568	1 470	1 733	1 484		
3.2 Sécurité maritime	608	554	558	605		
3.3 Sécurité ferroviaire	212	190	270	208		
3.4 Sécurité des véhicules automobiles	81	79	132	89		
3.5 Transport des marchandises dangereuses	228	246	286	275		
3.6 Sûreté aérienne	269	249	287	231		
3.7 Sûreté maritime	111	100	116	107		

3.8 Sûreté du transport terrestre et intermodal	43	41	57	46		
3.9 Sécurité et sûreté multimodales	177	159	125	197		
RS3 – Total :	3 297	3 088	3 564	3 242		
Programme 4 (SI) : Services internes						
SI – Total :	1 226	1 085	1 189	1 221		
Total général	5 263	4 815	5 434	5 214	5 473	5 180

Le nombre d'ETP réels à Transports Canada (TC) a atteint un sommet en 2015-2016 avec 5 263. À ce moment, on comptait au Ministère des initiatives dont la date d'échéance approchait; étant donné la baisse de financement, le Ministère avait diminué en conséquence ses niveaux d'ETP.

L'information relative aux ETP prévus inscrite dans notre Rapport sur les résultats ministériels (5 434 ETP en 2017-2018) se fonde sur des données antérieures et a été rajustée en fonction de décisions prises par le gouvernement qui soit augmentent (comme l'arrivée de nouveaux programmes) ou réduisent (comme un changement dans le mandat ou les priorités) le nombre d'ETP au sein de TC. La baisse dans les ETP prévus entre 2018-2019 et 2019-2020 est principalement attribuable au financement temporaire d'initiatives telles que l'amélioration de la sécurité du transport ferroviaire et le programme de transport des marchandises dangereuses.

Dépenses par crédit voté

Pour de plus amples renseignements sur les dépenses organisationnelles votées et législatives de Transports Canada, consultez les [Comptes publics du Canada 2017-2018](#)^{xlvii}.

Dépenses et activités du gouvernement du Canada

Des renseignements sur l'harmonisation des dépenses de Transports Canada avec les dépenses et les activités du gouvernement du Canada sont fournis dans l'[InfoBase du GC](#).

États financiers et faits saillants des états financiers

Faits saillants des états financiers

État condensé des opérations (non vérifié) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2018 (en dollars)

Information financière	Résultats prévus 2017-2018	Résultats réels 2017-2018	Résultats réels 2016-2017	Écart (Résultats réels 2017-2018 moins résultats prévus 2017-2018)	Écart (Résultats réels 2017-2018 moins résultats réels 2016-2017)
Total des charges	1 397 922 402	1 237 058 750	1 288 706 283	(160 863 652)	(51 647 533)
Total des recettes	70 274 168	73 169 556	73 263 777	2 895 388	(94 221)
Coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement et les transferts	1 327 648 234	1 163 889 194	1 215 442 506	(163 759 040)	(51 553 312)

État condensé de la situation financière (non vérifié) au 31 mars 2018 (en dollars)

Information financière	2017-2018	2016-2017	Écart (2017-2018 moins 2016-2017)
Total des passifs nets	1 292 883 718	1 435 800 076	(142 916 358)
Total des actifs financiers nets	514 185 030	577 460 354	(63 275 324)
Dette nette du Ministère	778 698 688	858 339 722	(79 641 034)
Total des actifs non financiers	2 805 978 735	2 788 936 079	17 042 656
Situation financière nette du Ministère	2 027 280 047	1 930 596 357	96 683 690

Renseignements supplémentaires

Renseignements ministériels

Profil organisationnel

Ministre concerné : L'honorable Marc Garneau, ministre des Transports

Premier dirigeant : Michael Keenan, sous-ministre

Portefeuille ministériel : Transports Canada

Le [portefeuille de Transports](#) comprend :

- Transports Canada;
- des organismes à régie partagée (comme la [Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent](#));
- des sociétés d'État (p. ex. l'[Administration de pilotage des Grands Lacs](#)^{xlviii}).

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](#)^{xlix} (L.R.C. (1985), ch. T-18)

Transports Canada administre plus de 50 [lois liées au secteur des transports](#)ⁱ. 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](#)ⁱⁱ.

Année d'incorporation ou de création : 1936

Renseignements supplémentaires sur les programmes de niveau inférieur

Les renseignements connexes sur les programmes de niveau inférieur se trouvent sur le [site Web de Transports Canada](#)^{lii} et dans l'[InfoBase du SCT](#)^{liii}.

Tableaux de renseignements supplémentaires

Les tableaux de renseignements supplémentaires inclus dans le Plan ministériel de 2017-2018 sont disponibles sur le [site Web de Transports Canada](#)^{liv}. Les voici :

- Renseignements sur les programmes de paiements de transfert de 5 millions de dollars et plus;
- Audits internes à venir au cours du prochain exercice;
- Évaluations à venir au cours du prochain exercice;
- Renseignements sur les programmes de paiements de transfert de moins de 5 millions de dollars.

Dépenses fiscales fédérales

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'imposition, des exemptions, des déductions, des reports et des crédits. Le ministère des Finances Canada publie des estimations et des prévisions des coûts pour ces mesures chaque année dans le [Rapport sur les dépenses fiscales fédérales](#)^{lv}. Ce rapport comporte également des renseignements de base détaillés sur les dépenses fiscales, notamment des descriptions, des objectifs, des données historiques et des références se rapportant aux programmes fédéraux de dépenses connexes. Les mesures fiscales présentées dans ledit rapport relèvent de la responsabilité du ministre des Finances.

Coordonnées de l'organisation

Transports Canada vous invite à soumettre vos commentaires au sujet du rapport.

Courriel : Questions@tc.gc.ca

Téléphone : 613-990-2309

N° 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, ON

K1A 0N5

Annexe: définitions

Architecture d'alignement des programmes (Program Alignment Architecture)

Répertoire structuré de tous les programmes d'une organisation qui décrit les liens hiérarchiques entre les programmes et les liens avec les résultats stratégiques auxquels ils contribuent.

Cadre ministériel des résultats (Departmental Results Framework)

Comprend les responsabilités essentielles, les résultats ministériels et les indicateurs de résultat ministériel.

Cible (target)

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 (appropriation)

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

Dépenses budgétaires (budgetary expenditures)

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

Dépenses législatives (statutory expenditures)

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

Dépenses non budgétaires (non-budgetary expenditures)

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

Dépenses prévues (planned spending)

En ce qui a trait aux Plans ministériels et aux Rapports sur les résultats ministériels, les dépenses prévues s'entendent des montants 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 Plan ministériel et son Rapport sur les résultats ministériels.

Dépenses votées (voted expenditures)

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

Équivalent temps plein (full-time equivalent)

Mesure utilisée pour représenter une année-personne complète d'un employé dans le budget ministériel. Les équivalents temps plein sont calculés par un rapport entre les heures de travail

assignées et les heures de travail prévues. Les heures normales sont établies dans les conventions collectives.

Indicateur de rendement (performance indicator)

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.

Indicateur de résultat ministériel (Departmental Result Indicator)

Facteur ou variable qui présente une façon valide et fiable de mesurer ou de décrire les progrès réalisés par rapport à un résultat ministériel.

Initiative horizontale (horizontal initiatives)

Initiative dans le cadre de laquelle au moins deux organisations fédérales, par l'intermédiaire d'une entente de financement approuvée, s'efforcent d'atteindre des résultats communs définis, et qui a été désignée (p. ex. par le Cabinet ou par un organisme central, entre autres) comme une initiative horizontale aux fins de gestion et de présentation de rapports.

Plan (plans)

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.

Plan ministériel (Departmental Plan)

Fournit les renseignements sur les plans et le rendement attendu des ministères appropriés au cours d'une période de trois ans. Les plans ministériels sont présentés au Parlement au printemps.

Priorité (priorities)

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.

Priorités pangouvernementales (government-Wide priorities)

Aux fins du Plan ministériel 2017-2018, les priorités pangouvernementales sont des thèmes de haut niveau qui présentent le programme du gouvernement issu du discours du Trône de 2015 (c.-à-d. la croissance de la classe moyenne, un gouvernement ouvert et transparent, un environnement sain et une économie forte, la diversité en tant que force du Canada ainsi que la sécurité et les possibilités).

Production de rapports sur le rendement (performance reporting)

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.

Programme (program)

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 (sunset program)

Programme ayant une durée fixe et dont le financement et l'autorisation politique ne sont pas permanents. 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 sur les résultats ministériels (Departmental Results Report)

Présente de l'information sur les réalisations réelles par rapport aux plans, aux priorités et aux résultats attendus énoncés dans le Plan ministériel correspondant.

Rendement (performance)

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

Responsabilité essentielle (Core Responsibility)

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

Résultat (results)

Conséquence externe attribuable en partie à une organisation, à une politique, à un programme ou à 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 ministériel (Departmental Result)

Changements sur lesquels les ministères veulent exercer une influence. Ils devraient subir l'influence des résultats des programmes, mais ils échappent généralement au contrôle direct des ministères.

Résultat stratégique (Strategic Outcome)

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.

Structure de la gestion, des ressources et des résultats (Management, Resources and Results Structure)

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 Plan ministériel de Transports Canada : <http://www.tc.gc.ca/fra/services-generaux/planification-625.htm>

ⁱⁱ Site Web de VIA Rail Canada : <http://www.viarail.ca/>

ⁱⁱⁱ Plan de protection des océans : <http://www.tc.gc.ca/fra/plan-protection-oceans.html>

^{iv} *Loi sur le pilotage* : <http://laws.justice.gc.ca/fra/lois/P-14/index.html>

^v *Loi sur la sécurité ferroviaire* : <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/r-4.2/>

^{vi} *Loi sur la sécurité automobile* : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/M-10.01/index.html>

^{vii} *Loi sur la protection de la navigation* : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/N-22/>

^{viii} Information de Transports Canada concernant les usagers de la route vulnérables : <http://www.tc.gc.ca/fra/securiteautomobile/tp-tp15145-1201.htm#s38>

^{ix} Sommaire du Groupe de travail sur les interventions d'urgence : <http://www.tc.gc.ca/fra/tmd/securite-menu-1186.html>

^x Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques : <https://www.canada.ca/fr/services/environnement/meteo/changementsclimatiques/cadre-pancanadien.html>

^{xi} Site Web du premier ministre – lettres de mandat : <https://pm.gc.ca/fra/lettres-de-mandat>

^{xii} *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* : <http://lois-laws.justice.gc.ca/fra/lois/I-17.05/>

- xiii Accord économique et commercial global Canada-Union européenne : <http://www.international.gc.ca/gac-amc/campaign-campagne/ceta-aecg/index.aspx?lang=fra>
- xiv Accord multimodal de précontrôle entre le Canada et les États-Unis : <https://www.canada.ca/fr/nouvelles.html>
- xv Cadre de politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques : <http://publications.gc.ca/site/fra/9.671106/publication.html>
- xvi Site Web de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent : <http://www.greatlakes-seaway.com/>
- xvii Site Web de Marine Atlantic : <http://www.marineatlantic.ca/fr/>
- xviii Programme de transfert des installations portuaires : <http://www.tc.gc.ca/fr/programmes-politiques/programmes/programme-transfert-installations-portuaires.html>
- xix Site Web de Parcs Canada : <http://www.pc.gc.ca/>
- xx Les biens-fonds de Pickering : <http://www.tc.gc.ca/fra/ontario/pickering-menu-1362.htm>
- xxi Site Web de l'Organisation de l'aviation civile internationale : <https://www.icao.int/Pages/default.aspx>
- xxii Programme écoTECHNOLOGIE pour véhicules : <http://www.tc.gc.ca/fr/programmes-politiques/programmes/programme-ecotechnologies-vehicules.html>
- xxiii Programme d'alimentation à quai pour les ports : <http://www.tc.gc.ca/fr/programmes-politiques/programmes/programme-alimentation-quai-ports.html>
- xxiv Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques : <https://www.canada.ca/fr/services/environnement/meteo/changementsclimatiques/cadre-pancanadien.html>
- xxv Site Web d'Environnement et Changement climatique Canada : <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique.html>
- ~~xxvi Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-15.31/>~~
- xxvii Convention des substances nocives ou potentiellement dangereuses (SNPD) de 2010 : <http://www.tc.gc.ca/fra/politique/acf-acfi-snpd-apercu-2609.htm>

xxviii Fonds d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires : <http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/epe-sie-regime-fonds-1119.htm>

xxix Site Web de la Garde côtière canadienne : <http://www.ccg-gcc.gc.ca/>

xxx Programme national de surveillance aérienne : <http://www.tc.gc.ca/fr/programmes-politiques/programmes/programme-national-surveillance-aerienne.html>

xxxi Plan d'action relatif aux sites contaminés fédéraux : <http://www.federalcontaminatedsites.gc.ca/default.asp?lang=en>

xxxii Stratégie fédérale de développement durable : <http://www.ec.gc.ca/dd-sd/default.asp?lang=Fr&n=CD30F295-1>

xxxiii *Loi sur l'aéronautique* : <http://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/lois-1985cha-2.htm>

xxxiv Gestion du personnel affecté aux aéronefs : <http://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/normes/commerce-paq-chapitre7-menu-196.htm>

xxxv Prise de décisions du pilote : <http://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/publications/tp13897-menu-1889.htm>

xxxvi *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-10.15/index.html>

xxxvii *Loi de la convention sur la sécurité des conteneurs* : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/S-1/index.html>

xxxviii *Loi sur le cabotage* : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-33.3/index.html>

xxxix *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/A-12/index.html>

xl *Règlement sur les bouées privées* : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-99-335/106> Notes de fin de documents

xli *Règlement sur l'assurance obligatoire pour les navires transportant des passagers* : <http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2016/2016-12-24/html/reg2-fra.html>

xlii TERMPOL (processus d'examen technique des terminaux maritimes et des sites de transbordement), <http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/prevention-deversements-navires-4518.html#termpol>

xliii *Loi sur les transports routiers* : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/m-12.01/>

xliv *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/T-19.01/index.html/>

xlvi *Loi sur la sûreté du transport maritime* : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/M-0.8/>

xlvii. Comptes publics du Canada 2017–2018, <http://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/recgen/cpc-pac/index-fra.html>

xlviii Site Web de l'Administration de pilotage des Grands Lacs : <http://www.glpa-apgl.com/>

xlix *Loi sur le ministère des Transports* : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/T-18/>

¹ Lois relatives au transport : <http://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/lois.htm>

ⁱⁱ Site Web du ministère de la Justice : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/>

ⁱⁱⁱ Plan ministériel de 2017-2018 – Renseignements supplémentaires sur les programmes de niveau inférieur : <http://www.tc.gc.ca/fra/services-generaux/planification-1375.html>

ⁱⁱⁱⁱ InfoBase du Secrétariat du Conseil du trésor : <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>

^{liv} Plan ministériel de 2017-2018 – Liens vers les tableaux supplémentaires : <http://www.tc.gc.ca/fra/services-generaux/planification-625.htm>

^{lv} Rapport sur les dépenses fiscales fédérales du gouvernement du Canada : <https://www.fin.gc.ca/purl/taxexp-fra.asp>