



TRANSPORTS CANADA

Rapport sur les résultats ministériels
2018-2019



Transports
Canada

Transport
Canada

Canada

Transports Canada

2018-2019

**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, 2019, Ottawa, Canada

N° de catalogue T1-28F-PDF

ISSN 2561-1623

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

Ce document est disponible en médias substitués sur demande.

Table des matières

Message du ministre	1
Aperçu des résultats	3
Résultats : ce que nous avons accompli	11
Responsabilités essentielles	11
Responsabilité essentielle 1 : Un réseau de transport sécuritaire et sûr	11
Responsabilité essentielle 2 : Un réseau de transport écologique et innovateur	26
Responsabilité essentielle 3 : Un réseau de transport efficace	32
Services internes	39
Analyse des tendances en matière de dépenses et de ressources humaines	45
Dépenses réelles	45
Ressources humaines réelles	48
Dépenses par crédit voté	49
Dépenses et activités du gouvernement du Canada	49
États financiers et faits saillants des états financiers	49
États financiers	49
Faits saillants des états financiers	49
Renseignements supplémentaires	51
Renseignements ministériels	51
Profil de l'organisation	51
Raison d'être, mandat et rôle : composition et responsabilités	52
Contexte opérationnel et principaux risques	52
Cadre de présentation de rapports	68
Renseignements connexes sur le Répertoire des programmes	70
Tableaux de renseignements supplémentaires	70
Dépenses fiscales fédérales	71
Coordonnées de l'organisation	71
Annexe : Définitions	72
Notes de fin de document	75

Message du ministre

J'ai l'honneur de présenter le Rapport sur les résultats ministériels de Transports Canada pour 2018-2019. On y expose ce que le Ministère a accompli pour que le réseau de transport canadien continue d'être sûr et sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement.

Des lois importantes ont reçu la sanction royale en 2018-2019, notamment la *Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux*, qui concerne les dangers pour l'environnement, l'économie et la sécurité dans les eaux côtières et intérieures du Canada. La *Loi sur la modernisation des transports* aide notre économie et améliore la sûreté et la sécurité des Canadiens, tout en renforçant les droits des passagers aériens canadiens et en rendant obligatoires les enregistreurs audio-vidéo de locomotive.



Pendant l'exercice 2018-2019, des étapes importantes ont été franchies et des réalisations considérables ont été menées à bien; grâce à elles, les transports au Canada sont plus intelligents, plus propres et plus sûrs. Il y a désormais un plus grand nombre d'inspecteurs maritimes dans le Nord. De grands investissements dans l'infrastructure, comme le Fonds national des corridors commerciaux, permettent de supprimer les engorgements et de rendre nos corridors commerciaux plus fluides. Des investissements considérables dans l'infrastructure des chemins de fer, ainsi que dans la recherche et la sensibilisation, ont été faits par l'intermédiaire de programmes comme le Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire; ainsi, les passages à niveau et les corridors sont maintenant plus sûrs. En accélérant l'élimination progressive de certains types de wagons-citernes, on a amélioré la manière dont les produits dangereux sont transportés par voie ferroviaire au Canada. On a pris de nouvelles mesures dans le cadre du Plan de protection des océans pour protéger les mammifères marins tels que les épaulards résidents du Sud et les baleines noires de l'Atlantique Nord.

De nouvelles technologies et des partenariats avec les collectivités autochtones et côtières permettent d'améliorer la collaboration et la transmission de l'information en ce qui concerne la circulation maritime. On s'est attaqué aux effets de la fatigue dans les transports et de nouvelles mesures de sécurité sont en place pour protéger les avions, leur équipage et leurs passagers contre l'usage malveillant des lasers. Grâce à un équipement plus moderne, les inspecteurs de Transports Canada font leur travail avec une plus grande efficacité. Transports Canada aide à accélérer l'intégration sécuritaire des véhicules automatisés et connectés sur les routes du Canada au moyen du Cadre de sécurité du Canada pour les véhicules automatisés et connectés et de l'Évaluation de la sécurité des systèmes de conduite automatisée au Canada, qui ont été publiés en février.

L'innovation guide les transports. Le Centre d'innovation de Transports Canada fait figure de proue, puisqu'il a dirigé le premier essai canadien de circulation en peloton de camion en novembre. De plus, il a commencé des travaux, avec des partenaires de l'industrie, pour concevoir une station d'écoute sous-marine unique en son genre dans le port de Vancouver afin de détecter et mesurer le bruit produit par les navires, et de recueillir des données sur les mammifères marins et des données de bruit ambiant.

L'excellent travail accompli par Transports Canada permet d'obtenir d'importants résultats. Nous abordons l'avenir avec un réseau de transport plus sûr, plus fiable, plus écologique et plus efficace.

L'honorable Marc Garneau, C.P., député
Ministre des Transports

Aperçu des résultats

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les plans, les priorités et les résultats de Transports Canada, consultez la section [Résultats : ce que nous avons accompli](#) du présent rapport.

Priorité 1 : Améliorer le rendement et la fiabilité de notre réseau de transport pour permettre l'expédition de produits vers des marchés et stimuler la croissance de notre économie.

[Transports 2030](#)ⁱⁱ – Thème lié à cette priorité : Les corridors commerciaux et les marchés mondiaux

Pour donner suite à cette priorité, nous avons :

- ✓ Fait progresser de façon importante notre [Fonds national des corridors commerciaux](#)ⁱⁱⁱ de 2 milliards de dollars des façons suivantes :
 - Terminer le premier appel de propositions, en engageant plus de 800 millions de dollars dans 39 projets dans chaque province et territoire pour tous les modes de transports;
 - Lancer deux autres appels de propositions, l'un pour le Nord et l'autre pour des projets de diversification du commerce. Pour ces appels de propositions, nous utilisons des approches novatrices, notamment davantage de collaboration et une meilleure rétroaction pour les demandeurs du Nord, l'intégration d'une évaluation de la résilience aux changements climatiques dans le guide de demande et un portail de demande en ligne pour automatiser le processus de réception des propositions de diversification du commerce;
 - Accélérer le financement de plus de 750 millions de dollars au cours des cinq prochaines années pour aider les responsables de projets à obtenir plus rapidement des résultats qui renforceront les corridors commerciaux vers l'Asie et l'Europe. Cette accélération appuiera la Stratégie de diversification des exportations du gouvernement et son objectif d'accroître les exportations du Canada à l'étranger de 50 % d'ici 2025;
 - Recevoir 400 millions de dollars supplémentaires en nouveaux fonds dans le cadre du [budget de 2019](#)^{iv}. Nous utiliserons ces fonds pour accroître les investissements du Fonds dans les régions de l'Arctique et du Nord;
- ✓ Entrepris un examen du réseau portuaire du Canada et des [administrations portuaires canadiennes](#)^v;
- ✓ Lancé de nouveaux projets pour nous aider à prendre des décisions fondées sur des données et à améliorer la coordination et la capacité de planification des investissements liés à l'infrastructure de transport publique-privée. Ces investissements comprennent :
 - le Centre canadien de données sur les transports,
 - le carrefour de données ouvertes sur les transports,

- le projet concernant la visibilité de la chaîne d'approvisionnement port-ville;
- ✓ Mis en œuvre le [projet de loi C-49, la Loi sur la modernisation des transports^{vi}](#), laquelle comprend des plans visant à améliorer l'accès, la transparence, l'efficacité et les investissements à long terme liés au réseau de transport ferroviaire des marchandises du Canada.

Priorité 2 : Offrir plus de choix, un meilleur service, des coûts plus bas et des droits accrus aux consommateurs.

Transports 2030 – Thème lié à cette priorité : Le voyageur

Pour donner suite à cette priorité, nous avons :

- ✓ Préparé des recherches, des analyses et des conseils pour aider à l'élaboration d'options pour l'avenir des services ferroviaires voyageurs interurbains, y compris la [proposition de train à haute fréquence de VIA Rail Canada^{vii}](#);
- ✓ Aidé [VIA Rail Canada^{viii}](#) à acheter une nouvelle flotte accessible, écologique et fiable pour le corridor allant de Windsor à la ville de Québec. Cela permettra la mise en service de 32 rames de trains entre 2022 et 2024;
- ✓ Collaboré avec des partenaires nationaux et internationaux pour évaluer les répercussions politiques et réglementaires que les technologies émergentes ont sur une approche de l'aviation axée sur les passagers. Notre approche a établi un équilibre entre la sécurité, l'efficacité et la facilitation, et a appuyé les avantages économiques du secteur de l'aviation;
 - Travaillé avec nos partenaires à l'élaboration du prototype lié à « [l'Identité numérique de voyageur digne de confiance](#) ». Ce prototype vise à améliorer la sécurité et la circulation transfrontalière des personnes à l'aide de la biométrie, de la cryptographie et de la technologie de registre distribué;
- ✓ Appuyé la ministre des Services publics et de l'Approvisionnement et de l'Accessibilité en proposant des modifications aux lois et aux règlements sur l'accessibilité ([projet de loi C-81^{ix}](#));
- ✓ Collaboré avec les provinces, les territoires et d'autres ministères pour élaborer des options et des recommandations en réponse au retrait de Greyhound Canada de l'Ouest canadien et du Nord de l'Ontario en 2018.

Priorité 3 : Construire des corridors maritimes parmi les meilleurs au monde qui sont compétitifs, sécuritaires et écologiquement viables, et améliorer l'infrastructure des transports dans le Nord.

Transports 2030 – Thème lié à cette priorité : Les voies navigables, les côtes et le Nord

Pour donner suite à cette priorité, nous avons :

- ✓ Poursuivi notre travail dans le cadre de l'Initiative de protection des baleines, afin de protéger les baleines sur les côtes du Canada;
- ✓ Amélioré la sécurité maritime en travaillant à la modification des règlements, notamment les règlements suivants :
 - Règlement sur la sécurité de la navigation^x;
 - Règlement sur le personnel maritime^{xi};
 - Règlement sur les droits de la sécurité maritime_i;
 - Règlement sur les certificats de bâtiment_i;
 - Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments_i;
 - Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast^{xii};
 - Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche, phase II;
- ✓ Amélioré la protection du milieu marin, l'intervention et l'application de la loi en mettant à jour les textes législatifs suivants :
 - Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada^{xiii};
 - Règlement sur l'intervention environnementale^{xiv};
 - Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement^{xv};
 - Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires et les avis^{xvi};
- ✓ Établi des partenariats avec les collectivités côtières et les peuples autochtones sur une structure de gouvernance collaborative pour la gestion des océans et amélioré :
 - la planification maritime;
 - la navigation maritime;
 - la sécurité maritime;
 - la protection des océans;
- ✓ Veillé à ce que nous soyons prêts pour le projet de loi C-49, la Loi sur la modernisation des transports, qui rendra le transport maritime plus efficace et aidera les administrations portuaires canadiennes à obtenir de nouveaux fonds;

- ✓ Élaboré des constatations clés à partir de l'examen de la Voie maritime du Saint-Laurent et analysé les recommandations de l'examen;
- ✓ Terminé l'examen de la [Loi sur le pilotage](#)^{xvii}, l'analyse connexe et la consultation. Présenté un projet de loi visant à moderniser la [Loi sur le pilotage](#) dans le cadre du [projet de loi C-97](#)^{xviii}, qui a reçu la sanction royale en juin 2019;
- ✓ Fait des progrès sur les éléments suivants :
 - les initiatives associées au [Plan de protection des océans](#)^{xix}, en collaborant avec [Pêches et Océans Canada](#)^{xx} et la [Garde côtière canadienne](#)^{xxi} pour rendre la formation maritime plus accessible dans le Nord;
 - Les initiatives de formation maritime sont réparties en deux catégories : la formation maritime pour le Nord (Nunavut Fisheries and Marine Training Consortium) et la formation maritime pour le Sud (Nova Scotia Community College et British Columbia Institute of Technology);
 - la stratégie nationale sur les bâtiments abandonnés et les épaves. Cela comprenait l'adoption d'une nouvelle loi, la [Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux \(projet de loi C-64\)](#)^{xxii}, qui a reçu la sanction royale en février 2019. Cette loi est entrée en vigueur en juillet 2019;
 - Dans le cadre du [Programme de bateaux abandonnés](#)^{xxiii}, nous avons continué à prendre des mesures à l'égard des bateaux abandonnés et/ou des épaves en approuvant le financement pour l'évaluation et/ou l'enlèvement de 94 bateaux additionnels des eaux canadiennes en 2018-2019.
 - les efforts à l'appui de la nouvelle [Loi sur les eaux navigables canadiennes](#)^{xxiv} pour rétablir les protections à l'égard des voies navigables et incorporer des mécanismes de protection modernes, tout en créant de nouvelles possibilités de collaboration avec les groupes autochtones;
- ✓ Collaboré avec le [ministère des Relations Couronne-Autochtones et des Affaires du Nord](#)^{xxv} sur l'objectif de l'« infrastructure globale de l'Arctique » dans le nouveau [Cadre stratégique pour l'Arctique et le Nord](#)^{xxvi};
- ✓ Créé le cadre stratégique des transports en Arctique de Transports Canada afin de mieux positionner les efforts du Ministère en matière de politiques, d'investissements et de réglementation dans l'Arctique canadien;
- ✓ Élaboré une meilleure approche pour l'utilisation des sources de financement et d'autres autorisations connexes afin d'attendre les objectifs dans le Nord;
- ✓ Élaboré des stratégies multimodales afin d'améliorer l'infrastructure de transport dans le Nord, dont un projet de construction des installations associées au [Programme national de](#)

[surveillance aérienne](#)^{xxvii} à Iqaluit.

Priorité 4 : Édifier un réseau de transport plus sûr et plus sécuritaire auquel la population canadienne peut se fier.

Transports 2030 – Thème lié à cette priorité : Le renforcement de la sécurité des transports

Pour donner suite à cette priorité, nous avons :

- ✓ Élaboré :
 - une approche « pangouvernementale » (c.-à-d. au sein de multiples ministères) et des principes directeurs pour les véhicules connectés et les véhicules automatisés;
 - des règlements pour les enregistreurs audio-vidéo de trains;
- ✓ Travaillé sur les modifications législatives visant la [Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses](#)^{xxviii};
- ✓ Augmenté la capacité et la disponibilité des inspecteurs du domaine maritime du Nord;
- ✓ Mis à jour la [Loi sur la sécurité automobile](#)^{xxix}:
 - des lignes directrices pour les demandes d'exemption ont été achevées comme prévu;
 - des sanctions administratives pécuniaires et des programmes de collecte de renseignements sont en cours d'élaboration;
- ✓ Continué de relever les défis et les possibilités au sein du système de sûreté aérienne du Canada grâce à la rétroaction découlant de l'examen de la sûreté aérienne provenant de consultations internes et externes, et avons formulé des recommandations stratégiques pour une approche durable et à long terme pour le système. Un rapport, qui formule des recommandations stratégiques pour une approche durable à long terme relative au système, est en cours de rédaction.
- ✓ Mis en œuvre des modifications au [Règlement de l'aviation canadien](#)^{xxx} visant à limiter la consommation d'alcool des pilotes à 12 heures avant de se présenter au travail – une augmentation par rapport à la restriction précédente de 8 heures.

Priorité 5 : Réduire les impacts environnementaux et utiliser de nouvelles technologies afin d'améliorer la vie des Canadiens.

Transports 2030 – Thème lié à cette priorité : Le transport écologique et innovateur

Pour donner suite à cette priorité, nous avons :

- ✓ Exploré de nouvelles technologies pour nous aider à faire face aux menaces qui pèsent sur les mammifères marins, comme la réduction du bruit sous-marin des navires à la source et la réduction du risque de collision entre les baleines et les navires;

- ✓ Amélioré le cadre réglementaire de l'aviation qui permet l'utilisation de drones (systèmes d'aéronefs télépilotés) et de technologies connexes au Canada;
- ✓ Annoncé les cibles de vente pour les véhicules zéro émission :
 - 10 % des ventes de véhicules légers neufs d'ici 2025;
 - 30 % d'ici 2030;
 - 100 % d'ici 2040.

Pour nous permettre d'atteindre ces objectifs, le [budget de 2019](#) a prévu 700 millions de dollars pour la prise de nouvelles mesures visant à encourager les Canadiens à utiliser des véhicules zéro émission. Ce montant comprend 300 millions de dollars pour aider Transports Canada à créer un [programme incitatif d'achat](#)^{xxxix};

- ✓ Adopté des stratégies pour accélérer la création et l'utilisation de la technologie des transports, notamment un nouveau centre d'innovation ministériel;
- ✓ Mis à jour le plan de notre Centre d'essais pour véhicules automobiles;
- Publié la Partie X – Émissions de gaz à effet de serre de l'aviation internationale – CORSIA dans le [Règlement de l'aviation canadien](#)^{xxxix}. Ces règles aideront à surveiller, à signaler et à vérifier la phase de base du système du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale de l'[Organisation de l'aviation civile internationale](#)^{xxxix};
- ✓ Mis à jour notre protocole d'entente avec l'Association des chemins de fer du Canada en vue de réduire les émissions du secteur ferroviaire pour 2018-2022.

Priorité 6 : Faire progresser notre plan de cinq ans afin de :

- Mettre à jour les principales lois;
- Moderniser la surveillance et l'application de la loi;
- Permettre une harmonisation avec les pratiques exemplaires internationales.

[Transports 2030](#) – Thème lié à cette priorité : La prestation de services et les activités de Transports Canada

Pour donner suite à cette priorité, nous :

- ✓ Avons présenté des options visant à mettre à jour le système législatif concernant la sécurité et la sûreté dans le cadre de l'initiative de modernisation législative;
- ✓ Sommes devenus plus actifs dans les activités et les forums de l'Organisation de l'aviation civile internationale afin d'accroître notre influence sur le programme de l'organisation. Nous harmonisons également nos règlements avec ceux d'autres autorités de l'aviation civile et nous élaborons des ententes techniques avec des autorités étrangères et des partenaires clés;

- ✓ Avons commencé à mettre à jour le [Règlement de l'aviation canadien](#) et à améliorer les processus de certification des aéronefs;
- ✓ Avons amélioré notre surveillance liée à la réglementation maritime afin de protéger les voies navigables et les ports maritimes du Canada de la façon suivante :
 - Accroître notre travail de sensibilisation et d'information pour améliorer la sûreté des installations maritimes à usage occasionnel qui s'occupent des bâtiments dans les eaux canadiennes;
 - Analyser les risques en matière de sûreté pour les bâtiments étrangers, ce qui nous aidera à élaborer des instruments de réglementation pour renforcer les normes de sûreté pour les installations maritimes sans personnel;
 - Effectuer un sondage auprès des ports et des installations maritimes sur leurs approches en matière de cybersécurité et pour déterminer les pratiques exemplaires afin de mieux orienter le programme d'évaluation de la sûreté en ce qui concerne les cybermenaces;
- ✓ Avons réalisé un examen des services des aéronefs à l'échelle du gouvernement. Nous avons trouvé des preuves que le gouvernement du Canada utilise par l'intermédiaire de sa Direction générale des services des aéronefs de nombreuses façons rentables d'assurer la prestation des services des aéronefs et avons offert :
 - la prestation des services des aéronefs civils du gouvernement du Canada,
 - la stratégie concernant les systèmes d'aéronefs télépilotés;
- ✓ Avons poursuivi la modernisation de notre régime de recouvrement des coûts et de nos droits, notamment de la façon suivante :
 - Travailler sur un nouveau [Règlement sur les droits de la sécurité maritime](#)^{xxxiv}, qui regrouperait tous les droits de la sécurité maritime en un seul règlement. Ce règlement simplifierait le régime de droits réglementaires pour les intervenants et clarifierait nos droits de services maritimes;
- ✓ Avons poursuivi l'élaboration d'une approche pour la modernisation de l'[Office des transports du Canada](#)^{xxxv} afin de s'assurer de sa capacité à remplir son mandat et de l'efficacité de ses activités :
 - Aider l'Office à protéger et à promouvoir l'égalité d'accès des personnes handicapées au réseau de transport national en travaillant en collaboration à la création d'un ensemble d'exigences claires et uniformes en matière d'accessibilité pour tous les types de transport sous réglementation fédérale;
 - Collaborer pour promouvoir l'accessibilité dans l'aviation au niveau international (p. ex., l'[Organisation de l'aviation civile internationale](#)).

Priorité 7 : Moderniser notre prestation de services et notre supervision.

Transports 2030 – Thème lié à cette priorité : La prestation de services et les activités de Transports Canada

Pour donner suite à cette priorité, nous avons :

- Créé un bureau de modernisation et un plan quinquennal comprenant la création de politiques au cours de la première année, ce qui comprend les éléments suivants :
 - Jeter les bases de l'initiative de modernisation législative au moyen d'un cadre stratégique, de principes directeurs et d'un énoncé de vision;
 - Élaborer des propositions de politiques législatives pour nous aider à moderniser la prestation de nos programmes;
 - Fournir des conseils fondés sur des principes sur les efforts de renouvellement législatif d'autres programmes, afin de les aider à progresser dans l'amélioration de la prestation de leurs programmes;
 - Déterminer et élaborer de nouveaux pouvoirs pour le projet de loi sur la modernisation annuelle de la réglementation afin de moderniser la réglementation gouvernementale;
 - ✓ Lancer l'élaboration et la mise en œuvre d'un cadre de surveillance de la gestion du risque public fondé sur des données probantes afin de permettre la gestion du risque pour l'ensemble du réseau de transport et de guider l'affectation des ressources pour les programmes de sûreté et de sécurité.
 - ✓ Continué à renforcer l'utilisation de notre technologie des façons suivantes :
 - Lancer notre plateforme monTC le 11 mai 2018, notre premier service en ligne pour les clients externes;
 - Aider les inspecteurs à être plus productifs en leur donnant des tablettes qui leur permettent de faire des inspections lorsqu'ils ne sont pas connectés à un réseau;
 - Concevoir et activer deux fonctions clés de tablette pour appuyer les inspections mobiles :
 - le centre d'activités de surveillance monTC, qui offre un accès progressif aux processus d'inspection numérique;
 - le centre de référence, qui donne un accès direct à toute la documentation d'inspection et aux références pour tous les modes de transport, en ligne ou hors ligne;
 - Lancer un projet visant à créer une plateforme moderne pour l'analyse des renseignements et des données d'entreprise et qui comprend une stratégie
- Aperçu des résultats

Résultats : ce que nous avons accompli

Responsabilités essentielles

Responsabilité essentielle 1 : Un réseau de transport sécuritaire et sûr

Description

Les programmes relevant de cette responsabilité essentielle ont pour but de veiller à ce que le réseau de transport du Canada soit sécuritaire et sûr. Ils atteignent ce but en créant, en mettant à jour et en appliquant l'ensemble des lois, règlements, politiques et activités de supervision (comme les inspections) se rapportant à la sécurité et à la sûreté du transport.

Résultats

Pour appuyer cette responsabilité essentielle, la [lettre de mandat](#)^{xxxvi} du ministre, ainsi que les [priorités pangouvernementales](#)^{xxxvii} et celles de Transports Canada, nous avons :

- ✓ Mis à jour le [Règlement de l'aviation canadien](#) afin qu'il puisse répondre aux priorités du milieu de l'aviation;
- ✓ Terminé et publié, dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, les [dispositions réglementaires sur les systèmes d'aéronefs télépilotés](#)^{xxxviii} visant les drones pesant entre 250 grammes et 25 kilogrammes et utilisés en visibilité directe (janvier 2019);
- ✓ Amélioré la capacité de notre équipe de certification en matière de sécurité aérienne afin de répondre aux demandes de service de l'industrie dans le cadre de l'initiative visant l'amélioration des activités liées à la certification des aéronefs. Ces améliorations aideront le secteur de l'aérospatiale du Canada à être encore plus concurrentiel;
- ✓ Amélioré la surveillance de la sécurité aérienne, notamment des façons suivantes :
 - Créer une formation et un enseignement nouveaux pour les inspecteurs;
 - Fournir aux inspecteurs de meilleurs outils afin de les aider à accomplir leur travail de manière efficace et efficiente;
 - Mettre à jour nos méthodes de surveillance axées sur les risques;
- ✓ Approuvé de nouveaux documents de projet utilisés pour acquérir plus d'aéronefs de surveillance en 2019-2020 dans le cadre du [Programme national de surveillance aérienne](#);
- ✓ Présenté des modifications à la réglementation maritime afin d'élargir les exigences relatives au transport de systèmes d'identification automatique aux petits bâtiments. Elles ont été publiées dans la [Gazette du Canada, Partie I, en février 2019](#)^{xxxix};
- ✓ Continué la modernisation de nos systèmes de réglementation et de surveillance de la sécurité maritime en nous concentrant sur les politiques liées aux changements possibles au [Règlement sur le personnel maritime](#). Nous avons également travaillé avec la garde

côtière des États-Unis afin de mettre à jour le protocole d'entente sur la « reconnaissance réciproque des compétences des gens de mer nationaux »;

- ✓ Continué à promouvoir la sécurité dans les eaux canadiennes et leur protection environnementale des façons suivantes :
 - Accroître la surveillance de la pêche grâce au Programme de conformité des petits bâtiments au cours de l'exercice 2018-2019. Nous augmentons également le nombre d'inspections des petits bâtiments dans le cadre de l'examen global;
 - Continuer de mettre en place le [Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique](#)^{xi} en élaborant des politiques, des procédures et des instructions de travail pour les organisations de transport maritime;
 - Travailler à l'échelle nationale et internationale avec l'Organisation maritime internationale pour continuer d'améliorer la sécurité et la protection de l'environnement dans l'Arctique.
- ✓ Le 13 décembre 2018, le Parlement a approuvé des modifications à la [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#)^{xii}, qui régit la sécurité du transport maritime, les dommages à l'environnement, la santé et la sécurité à bord des navires, l'inspection et l'exécution, et les obligations internationales. Les modifications visent notamment à accroître la dissuasion et à encourager la conformité aux exigences réglementaires en matière de sécurité maritime et d'environnement en portant le montant maximal des sanctions administratives pécuniaires à 250 000 \$ par infraction.
- ✓ Préparé l'examen et l'adoption de la [Loi sur les eaux navigables canadiennes](#) des façons suivantes :
 - Collaborer avec les peuples autochtones et les intervenants clés au sujet de l'élaboration des règlements et des politiques connexes;
 - Élaborer des procédures de programme, des politiques, de la formation pour les agents, des stratégies de sensibilisation et une interface Web pour les données;
 - Créer une trousse de communication, comprenant une stratégie Web détaillée, pour l'entrée en vigueur de la Loi en 2019-2020;
- ✓ Lancé une charte de partenariat sur la connaissance du domaine maritime avec les États-Unis, le Royaume-Uni, l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Ce partenariat nous permettra de mieux connaître le secteur maritime et de conclure des ententes pour intervenir en cas d'incidents maritimes;
- ✓ Débuté l'examen et la mise à jour des processus de surveillance de la Sûreté maritime des façons suivantes :

- Accroître les efforts de sensibilisation et d'information afin de renforcer la sûreté des installations maritimes sans personnel utilisées de façon occasionnelle par les navires qui voyagent dans les eaux canadiennes.
 - Effectuer une analyse des risques pour la sûreté relativement aux bâtiments étrangers afin d'éclairer l'élaboration d'instruments réglementaires de choix pour renforcer les normes de sûreté relatives aux installations maritimes sans personnel.
 - Sonder les ports et les installations maritimes sur leurs approches en matière de cybersécurité et déterminer les pratiques exemplaires afin de mieux cibler le programme d'évaluation de la sûreté du Ministère en ce qui concerne les cybermenaces.
- ✓ Tenu la 9^e conférence des acteurs américains et canadiens du secteur maritime (Maritime Stakeholders Conference), laquelle a produit des recommandations pour l'amélioration de la collaboration et de l'échange de renseignements entre le Canada et les États-Unis en matière de connaissance du domaine maritime;
 - ✓ Intensifié les efforts de sensibilisation afin de veiller à améliorer la sûreté des installations maritimes sans personnel ou à usage occasionnel utilisées par les bâtiments qui se déplacent dans les eaux canadiennes;
 - ✓ Mené une analyse des risques en matière de sûreté pour les bâtiments étrangers qui sera prise en considération dans l'élaboration de la réglementation en vue de renforcer les normes de sûreté des installations maritimes sans personnel;
 - ✓ Mené une enquête auprès des ports et des installations maritimes afin de connaître les approches employées en matière de cybersécurité et de cerner les pratiques exemplaires en vue de mettre l'accent sur les cybermenaces dans le cadre du programme d'évaluation de la sûreté;
 - ✓ Commencé à mettre en vigueur les [recommandations du rapport du Comité d'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire^{xlii}](#), notamment publier du nouveau contenu sur la sécurité ferroviaire sur notre site Web;
 - ✓ Renforcé le système législatif et réglementaire de la sécurité ferroviaire des façons suivantes :
 - Élaborer une réglementation exigeant l'installation d'appareils d'enregistrement audio-vidéo dans les trains;
 - Rédiger de nouvelles ébauches de règlement pour les exigences révisées en matière de qualifications et de formation des employés ferroviaires;
 - Collaborer avec le secteur ferroviaire au sujet de la fatigue des ingénieurs, plus précisément en ce qui a trait aux règles relatives au temps de travail et de repos du personnel canadien d'exploitation ferroviaire;

- Se préparer aux futurs changements qui toucheront la réglementation et les règles concernant la sécurité de la voie en 2019-2020;
- ✓ Mis l'accent sur l'amélioration de la surveillance de la sécurité ferroviaire des façons suivantes :
 - Créer le plan national de surveillance, lequel comprend des inspections et des vérifications en suivant la méthode de planification des activités fondée sur les risques de la Sécurité ferroviaire;
 - Faire le suivi des résultats des vérifications et des inspections afin de veiller à ce que des mesures adéquates soient prises face aux risques pour la sécurité ferroviaire;
 - Encourager les discussions avec les intervenants de l'industrie (municipalités, exploitants, provinces) en vue de réduire les décès associés aux passages à niveau et aux intrusions;
- ✓ Réduit les blessures et les décès près des infrastructures ferroviaires par le biais du Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire en approuvant :
 - 90 projets d'amélioration de l'infrastructure et des passages à niveau (21,7 millions de dollars);
 - 3 projets de recherche;
 - 8 fermetures de passages à niveau;
 - 7 projets de sensibilisation à l'échelle du Canada;
- ✓ Collaboré étroitement avec le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) et les provinces et territoires en vue d'élaborer un [livre blanc](#)^{xliiii} qui comprend des pratiques exemplaires pour la prise de mesures à l'égard de la distraction au volant ainsi que des recherches et des statistiques utiles et une estimation de l'incidence de l'utilisation d'appareils électroniques sur la probabilité de collision. De plus, le livre blanc évalue les technologies actuellement disponibles pour réduire la distraction au volant (publié en décembre 2018).
- ✓ En ce qui concerne la conduite avec facultés affaiblies, Transports Canada a collaboré avec les provinces et les territoires pour mener des enquêtes routières sur leur territoire en fournissant de l'équipement de dépistage de la consommation d'alcool des conducteurs et en apportant son expertise pour assurer l'uniformité nationale. De plus, Transports Canada a collaboré avec les intervenants, y compris les provinces, les territoires et les exploitants d'installations, pour installer des panneaux indiquant aux voyageurs qu'il est illégal de traverser toute frontière internationale (y compris la frontière canado-américaine) avec du cannabis. Ces intervenants incluaient notamment des terminaux de traversiers, des installations de croisières, des aéroports, des gares ferroviaires et des passages frontaliers routiers à grand volume.

- ✓ Publié des [Lignes directrices visant à limiter les sources de distraction provenant de l'usage d'écrans d'affichage dans les véhicules](#)^{xliv} fondées sur des consultations avec des experts, le gouvernement et les intervenants de l'industrie (publiées en février 2019).
- ✓ Présenté les [Mesures de sécurité pour les cyclistes et les piétons à proximité des véhicules lourds – Rapport sommaire](#)^{xlv} afin de créer un tremplin pour l'action et d'aider toutes les administrations à relever les défis en matière de sécurité dans leurs collectivités. Il s'agit du résultat d'une vaste consultation auprès d'experts en sécurité routière, d'intervenants du gouvernement et de l'industrie et d'un effort conjoint de Transports Canada, des provinces et des territoires (publié en octobre 2018).
- ✓ Élaboré et publié de nouveaux [règlements](#)^{xlvi} sur les ceintures de sécurité à bord des autobus commerciaux et les systèmes d'éclairage et les dispositifs rétro réfléchissants (mars 2018);
- ✓ Élaboré et publié des règlements découlant de la [Loi sur la sécurité automobile](#)^{xlvii}, y compris des façons suivantes :
 - Publier l'avis de défaut et les modifications pour l'importation de véhicules;
 - Renforcer le pouvoir d'exécution et de conformité du ministre des Transports pour se tenir à jour avec les nouvelles technologies des véhicules;
 - Publier le document [Essais des véhicules hautement automatisés au Canada : Lignes directrices à l'intention des organismes d'essais](#)^{xlviii} en juin 2018 et le [Cadre de sécurité du Canada pour les véhicules automatisés et connectés](#)^{xlix} en février 2019 – ce dernier document explique la vision en matière de sécurité et offre des lignes directrices et des outils pour la mise à l'essai et le déploiement de véhicules automatisés et connectés (VA et VC) au Canada;
 - Présenter l'[Évaluation de la sécurité des systèmes de conduite automatisés au Canada](#)ⁱ;
 - Lancer un nouveau site Web pour informer la population canadienne au sujet des [nouvelles technologies des véhicules](#)ⁱⁱ (VA et VC, sécurité).
- ✓ Pris les mesures de dotation nécessaires pour maintenir la capacité de mener des activités de surveillance des véhicules, de l'équipement et des technologies novatrices, en fonction de leur niveau de risque.
- ✓ Agi conformément au reste des recommandations du Groupe de travail sur les interventions d'urgence dans le cadre des programmes du Transport des marchandises dangereuses (TMD), y compris des façons suivantes :
 - Mettre à jour les règlements en vue d'améliorer le Programme de plan d'intervention d'urgence et la sécurité publique en cas d'incident;

- Adopter de nouvelles exigences pour le transport ferroviaire des marchandises dangereuses, y compris de meilleures spécifications pour le transport des marchandises dangereuses toxiques à l'inhalation;
- Consulter des intervenants au sujet de la base de données d'identification des clients du TMD afin :
 - d'aider à déterminer la communauté de TMD réglementée,
 - de réaliser des évaluations fondées sur le risque des sites de marchandises dangereuses,
 - de favoriser une consultation ciblée sur la sensibilisation et la réglementation;
- ✓ Poursuivi des projets de recherche en collaboration avec d'autres administrations et ministères au sujet du pétrole brut, des contenants et des emballages de marchandises dangereuses en évaluant les caractéristiques de combustion du pétrole brut en vue d'améliorer les interventions en cas d'urgence;
- ✓ Amélioré les normes proposées de mise à l'essai des emballages pour le transport de piles au lithium par voie aérienne; étudié le comportement d'une citerne mobile des Nations Unies et de son contenu lors de l'exposition au feu;
- ✓ Conservé un Programme de surveillance robuste en menant plus de 5 000 inspections et 186 mesures d'exécution, ainsi qu'en faisant ce qui suit :
 - Lancer les services en ligne relatifs au Plan d'intervention d'urgence (PIU), un système Web sécurisé et facile à utiliser qui permet aux demandeurs et aux délégués de soumettre un PIU aux fins d'approbation. Ceci permet également de nous conformer à notre stratégie numérique, laquelle vise à moderniser la prestation des programmes et des services;
 - Distribuer des documents de sensibilisation aux premiers intervenants, aux municipalités et au grand public, y compris le guide « Vous n'êtes pas seuls! »;
- ✓ Collaboré avec des intervenants d'urgence par l'entremise du [CANUTEC](#)ⁱⁱⁱ (Centre canadien d'urgence transport) dans le cadre de plus de 8 000 demandes d'information ou de soutien technique;
- ✓ Participé à plus de 1 800 urgences et 300 simulations en vue d'assurer la sécurité et la sûreté des premiers intervenants;
- ✓ Coordinné la création de la prochaine édition du Guide des mesures d'urgence, qui comprend des pratiques exemplaires fondées sur les résultats de recherche et qui est produit en collaboration avec les États-Unis et d'autres partenaires internationaux;

- ✓ Promu le Programme national de formation sur les liquides inflammables, qui aidera les premiers intervenants à protéger la sécurité du public lors d'incidents causés par un liquide inflammable transporté par voie ferroviaire;
- ✓ Conçu un Programme de surveillance du règlement prévu sur la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses, y compris des procédures normalisées d'exploitation à l'intention des inspecteurs et une stratégie de sensibilisation à l'intention des intervenants de l'industrie;
- ✓ Terminé la deuxième année d'activités du Bureau de gestion des incidents avec plus de 2 200 personnes ayant été formées à utiliser le système de commandement des interventions, lequel est reconnu à l'échelle internationale et garantit l'interopérabilité et la clarté des rôles d'une industrie à l'autre.

Analyse comparative entre les sexes plus (ACS+)

Les programmes faisant partie de la responsabilité essentielle 1, « Un réseau de transport sécuritaire et sûr », ont ciblé un certain nombre d'initiatives et d'enjeux liés à l'ACS+ sur lesquels nous travaillons en ce moment, que nous avons récemment conclus ou sur lesquels nous prévoyons concentrer nos efforts au cours du prochain exercice et des suivants, y compris ce qui suit :

- ✓ Notre Programme de la sûreté aérienne a favorisé l'égalité entre les sexes, la diversité et l'inclusivité lors de la collaboration avec la communauté internationale, y compris l'Organisation de l'aviation civile internationale, en vue d'élaborer des programmes de sûreté et des lois internationaux sur l'aviation.
- ✓ Nos programmes de Sécurité et sûreté maritimes et Protéger les océans et les voies navigables ont créé le Programme de formation maritime pour aider les groupes sous-représentés, y compris les femmes, les résidents du Nord et les peuples autochtones, à accéder à la formation maritime. Ce programme est actuellement offert par :
 - [Nunavut Fisheries and Marine Training Consortium](#)^{liii};
 - [British Columbia Institute of Technology](#)^{liv}, en partenariat avec le [collège Camosun](#)^{lv};
 - [Nova Scotia Community College](#)^{lvi}.

Expérimentation

Nous avons ciblé les initiatives suivantes dans le cadre de la responsabilité essentielle 1 (RE1), lesquelles totalisent 0,5 million de dollars (ce qui correspond à 0,1 % des dépenses prévues en 2018-2019 pour la RE1) et font appel à des éléments d'expérimentation. Voici en quoi consistent les initiatives :

- ✓ Notre programme de sûreté aérienne a conclu les phases de démonstration de faisabilité et d'analyse des données de l'initiative de ciblage du fret aérien préalable au chargement et d'intelligence artificielle (CFAPC+IA).
 - Ces phases ont démontré qu'il est possible d'analyser les données du fret aérien à l'aide de techniques de traitement automatique du langage naturel appuyant les processus d'apprentissage machine.
 - Les prochaines phases, à savoir celles de développement de la capacité numérique et de test A/B, aideront à renforcer les aptitudes ministérielles et à mettre à l'essai l'état actuel et l'état quasi-final. Cette initiative aidera le Ministère à assurer la sécurité de façon plus efficace et à offrir un système de surveillance efficace des activités de nos clients.
 - Nous examinons également s'il serait possible de réduire le fardeau administratif en demandant à l'industrie de soumettre des données pour se conformer à plusieurs exigences du gouvernement du Canada.

Résultats atteints – Un réseau de transport sécuritaire

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2017-2018	Résultats réels 2016-2017
1a) Un réseau de transport sécuritaire	Taux d'accidents aériens sur dix ans ¹ (moyenne par année et par 100 000 déplacements des aéronefs)	La cible est que le taux n'augmente pas année après année	2019-03-31	3,2 par 100 000 déplacements	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur
1b) Un réseau de transport sécuritaire	Taux d'accidents aériens mortels sur dix ans (moyenne par année et par 100 000 déplacements des aéronefs)	La cible est que le taux n'augmente pas année après année	2019-03-31	0,7 par 100 000 déplacements	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur
1c) Un réseau de transport sécuritaire	Taux d'accidents maritimes sur dix ans (moyenne par année et par 1 000 bâtiments commerciaux) ²	La cible est que le taux n'augmente pas année après année	S.O. – Nouvel indicateur	8,8 par 1 000 bâtiments commerciaux	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur
1d) Un réseau de transport sécuritaire	Taux d'accidents maritimes mortels sur dix ans (moyenne par année et par 1 000 bâtiments commerciaux)	La cible est que le taux n'augmente pas année après année	S.O. – Nouvel indicateur	0,45 par 1 000 bâtiments commerciaux	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur
1e) Un réseau de transport sécuritaire	Taux d'accidents ferroviaires sur dix ans (moyenne par année et par	Diminution du taux de 5 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes ³	2018-12-31	Diminution de 5,2 %	Diminution de 3,7 %	S.O. – Nouvel indicateur

¹ Cela comprend les aéronefs immatriculés à l'étranger et exploités au Canada, et ce, pour les taux d'accidents et de décès.

² Cela comprend les arrivées de bâtiments étrangers, les bâtiments canadiens immatriculés dont la jauge brute est inférieure à 15 tonnes et les bâtiments certifiés dont la jauge brute est supérieure à 15 tonnes exploités dans les eaux canadiennes.

³ Pour les indicateurs « 1e » et « 1f », les réductions des taux d'accidents et d'accidents mortels dépendent grandement de la collaboration entre les compagnies de chemin de fer, les autorités responsables du service de

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2017-2018	Résultats réels 2016-2017
	million de trains-milles)					
1f) Un réseau de transport sécuritaire	Taux d'accidents ferroviaires mortels sur dix ans (moyenne par année et par million de trains-milles)	Diminution du taux de 5 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes	2018-12-31	Diminution de 26 %	Diminution de 12,5 %	S.O. – Nouvel indicateur
1g) Un réseau de transport sécuritaire	Taux d'accidents à signaler liés à la circulation routière au Canada (taux par milliard de véhicules-kilomètres parcourus)	Diminution du taux de 1 % pour l'année en cours par rapport à la moyenne des cinq dernières années	2019-03-31	Diminution de 5,2 % en 2017 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2012-2016)	Diminution de 6,8 % en 2016 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2011-2015)	Diminution de 2,9 % en 2015 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2010-2014)
1h) Un réseau de transport sécuritaire	Taux de blessures graves découlant des accidents à signaler liés à la circulation routière au Canada (taux par milliard de véhicules-kilomètres parcourus)	Diminution du taux de 1 % pour l'année en cours par rapport à la moyenne des cinq dernières années ⁴	2019-03-31	Diminution de 13,4 % en 2017 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2012-2016)	Diminution de 6,8 % en 2016 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2011-2015)	Diminution de 7,0 % en 2015 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2010-2014)
1i) Un réseau de transport sécuritaire	Taux de décès découlant des accidents à signaler liés à la circulation routière au Canada (taux par milliard de véhicules-kilomètres parcourus)	Diminution du taux de 1 % pour l'année en cours par rapport à la moyenne des cinq dernières années	2019-03-31	Diminution de 10,9 % en 2017 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2012-2016)	Diminution de 9,5 % en 2016 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2011-2015)	Diminution de 12,7 % en 2015 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2010-2014)

voirie et les autorités privées qui se partagent la responsabilité concernant la mise en œuvre des mesures de réduction de ces taux. C'est pourquoi nous ciblons une diminution annuelle du taux égale à 5 %.

⁴ Dans le cas des indicateurs « 1h » et « 1i », bien que nous ayons atteint des résultats bien au-delà des cibles établies par le passé, la situation ne sera plus la même à l'avenir, car les importantes diminutions liées aux décès et (dans une certaine mesure) aux blessures se sont stabilisées. Qui plus est, Transports Canada exerce un contrôle limité sur les blessures et les décès associés à la circulation routière.

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2017-2018	Résultats réels 2016-2017
1j) Un réseau de transport sécuritaire	Nombre d'accidents associés à des marchandises dangereuses à signaler par année ⁵	Une diminution du taux de 2 % par rapport au taux de l'année précédente	À déterminer ⁶	465 ⁷	147,2	193,6

Résultats atteints – Un réseau de transport sûr

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2017-2018	Résultats réels 2016-2017
2a) Un réseau de transport sûr	Sûreté aérienne : Taux nationaux de conformité des entités réglementées du Canada avec la réglementation sur la sûreté du transport ⁸	90 %	2019-03-31	91,8 %	90,08 %	88,94 %
2b) Un réseau de transport sûr	Sûreté maritime : Taux nationaux de	80 %	2019-03-31	76 %	84 %	77 %

⁵ Un rejet à signaler désigne :

- soit un déversement réel a eu lieu où la quantité de marchandises dangereuses rejetées correspond au seuil minimum réputé pour avoir des effets nocifs sur l'environnement;
- soit un rejet prévu de marchandises dangereuses. La réglementation canadienne a été modifiée afin d'inclure les « rejets appréhendés » en tant qu'événement qui doit être signalé au 1^{er} décembre 2016 ([DORS/2016-95 13 mai 2016](#)). Voici quelques exemples de rejets appréhendés :
 1. un incident a eu lieu et des marchandises dangereuses devront probablement être transférées dans un autre contenant;
 2. un contenant est endommagé à un point tel que son intégrité est compromise et que des marchandises dangereuses pourraient être rejetées;
 3. un contenant est perdu dans des eaux navigables.

⁶ Il existe un décalage d'un an dans l'ensemble des données, car il est essentiel de mener des enquêtes de suivi pour vérifier et valider les renseignements initiaux sur les accidents. Les données de référence sont celles de 2017-2018.

⁷ Des efforts sont continuellement déployés afin de réduire le nombre d'accidents associés à des marchandises dangereuses à signaler par année. Selon les données sur les accidents de l'exercice 2018-2019. Il s'agit là d'une augmentation par rapport à l'exercice précédent (2017-2018), car les compagnies doivent aujourd'hui signaler à la fois les rejets et les rejets appréhendés au ministre dans les 30 jours du rapport initial au CANUTEC. Les taux de signalement devraient rester stables avec la sensibilisation accrue de l'industrie aux exigences à cet effet.

⁸ Les « entités réglementées du Canada » comprennent l'ensemble désigné composé d'aérodromes, de transporteurs aériens et d'entités réglementées du Programme de sûreté du fret aérien ainsi que de l'[Administration canadienne de la sûreté du transport aérien](#) (ACSTA).

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2017-2018	Résultats réels 2016-2017
	conformité des entités réglementées du Canada avec la réglementation sur la sûreté du transport ⁹					
2c) Un réseau de transport sûr	Taux de refus des nouvelles demandes d'habilitation de sécurité en matière de transport (par 10 000 nouvelles demandes d'habilitation de sécurité en matière de transport)	S.O.	S.O. ¹⁰	91,74	89,25	113,17
2d) Un réseau de transport sûr	Taux de mises en suspens des nouvelles demandes d'habilitation de sécurité en matière de transport (par 10 000 titulaires d'habilitation de sécurité en matière de transport)	S.O.	S.O. ¹¹	10,29	8,68	9,30
2e) Un réseau de transport sûr	Taux d'annulations des nouvelles demandes d'habilitation de sécurité en matière de transport (par	S.O.	S.O. ¹²	5,46	6,90	5,63

⁹Les « entités réglementées du Canada » comprennent les bâtiments battant pavillon canadien qui effectuent des voyages internationaux, les ports et les installations maritimes situés au Canada qui sont en contact avec les bâtiments qui partent pour des voyages internationaux ou qui en reviennent, ainsi que les traversiers nationaux et les installations pour traversiers visés par la réglementation.

¹⁰L'indicateur n'est associé à aucune cible, puisque pour l'ensemble des dossiers que nous traitons, nous n'établissons pas de cibles ni de quotas par rapport au volume de dossiers refusés, en suspens ou annulés.

¹¹ L'indicateur n'est associé à aucune cible, puisque pour l'ensemble des dossiers que nous traitons, nous n'établissons pas de cibles ni de quotas par rapport au volume de dossiers refusés, en suspens ou annulés.

¹² L'indicateur n'est associé à aucune cible, puisque pour l'ensemble des dossiers que nous traitons, nous n'établissons pas de cibles ni de quotas par rapport au volume de dossiers refusés, en suspens ou annulés.

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2017-2018	Résultats réels 2016-2017
	10 000 titulaires d'habilitation de sécurité en matière de transport)					

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

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2017-2018	Résultats réels 2016-2017
3a) Un régime de sécurité et de sûreté moderne qui appuie la croissance économique	Pourcentage des règlements de Transports Canada en matière de sûreté aérienne qui sont harmonisés avec les normes internationales en transport	90 %	2019-03-31	100 %	100 %	100 %
3b) Un régime de sécurité et de sûreté moderne qui appuie la croissance économique	Pourcentage des règlements de Transports Canada en matière de sécurité et de sûreté maritimes qui sont harmonisés avec les normes internationales en transport	La cible sera établie d'ici mars 2021	À déterminer	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur
3c) Un régime de sécurité et de sûreté moderne qui appuie la croissance économique	Pourcentage des règlements de Transports Canada en matière de sûreté qui sont harmonisés avec les normes internationales en transport (transport des marchandises dangereuses)	Cible en voie d'être établie pour présentation dans le Plan ministériel de 2020-2021	À déterminer	S.O. – Nouvel indicateur ¹³	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur

¹³ En raison de contraintes opérationnelles, les données de référence de cet indicateur seront reportées à des fins de planification externe et d'établissement de rapports. Par conséquent, il est prévu que la cible soit déterminée pour le cycle du Plan ministériel et du Rapport des résultats ministériels de 2020-2021.

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2017-2018	Résultats réels 2016-2017
3d) Un régime de sécurité et de sûreté moderne qui appuie la croissance économique	Pourcentage de demandes d'autorisation en matière de sécurité ou de sûreté provenant des clients du secteur de l'aviation qui respectent les normes de service de Transports Canada ¹⁴	79 % ¹⁵	2019-03-31	84 %	71 %	79 %
3e) Un régime de sécurité et de sûreté moderne qui appuie la croissance économique	Pourcentage de demandes d'autorisation en matière de sécurité ou de sûreté provenant des clients du secteur maritime qui respectent les normes de service de Transports Canada	80 %	2019-03-31	S.O. ¹⁶	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur
3f) Un régime de sécurité et de sûreté moderne qui appuie la croissance économique	Pourcentage de demandes d'autorisation en matière de sécurité ou de sûreté provenant des clients du secteur du transport des marchandises dangereuses qui respectent les normes de service de Transports Canada	Cible en voie d'être établie pour présentation dans le Plan ministériel de 2019-2020	À déterminer	S.O.	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur

Ressources financières budgétaires (en dollars)

¹⁴ Cet indicateur, ainsi que les mêmes indicateurs pour le secteur maritime et le secteur du transport des marchandises dangereuses, favorise la confiance envers une prestation de services efficace et efficiente par Transports Canada, et ce, sans nuire inutilement aux possibilités économiques de l'industrie.

¹⁵ La cible a été mise à jour à 83 % dans le Plan ministériel de 2019-2020.

¹⁶ L'indicateur a été révisé de façon à fournir de meilleurs renseignements sur le rendement.

Budget principal des dépenses 2018-2019	Dépenses prévues 2018-2019	Total des autorisations disponibles 2018-2019	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2018-2019	Différence (dépenses réelles moins les dépenses prévues) 2018-2019
440 882 904 \$	440 882 904 \$	464 043 706 \$	422 517 720 \$	(18 365 184 \$)

Ressources humaines (équivalents temps plein)

Équivalents temps plein prévus 2018-2019	Équivalents temps plein réels 2018-2019	Différence (équivalents temps plein réels moins équivalents temps plein prévus) 2018-2019
3 339	3 371	32

Explication de la différence au niveau des dépenses

Les dépenses associées à la responsabilité essentielle « Un réseau de transport sécuritaire et sûr » ont été inférieures aux dépenses prévues d'environ 18 millions de dollars. Cette différence est principalement attribuable aux retards des projets d'immobilisations et à la péremption des paiements de transfert (p. ex., Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire), car le Ministère vise à ce qu'il y ait correspondance aux dépenses réelles.

Les renseignements sur les ressources financières, les ressources humaines et le rendement liés à Transports Canada sont accessibles dans [l'InfoBase du GC](#)^{lvii}.

Responsabilité essentielle 2 : Un réseau de transport écologique et innovateur

Description

Les programmes qui s'inscrivent dans cette responsabilité essentielle sont responsables des progrès des programmes d'environnement et d'innovation du gouvernement du Canada dans le secteur des transports et visent à :

- réduire les émissions atmosphériques nocives;
- protéger les océans et les milieux marins du Canada en réduisant les impacts environnementaux du transport maritime;
- promouvoir et encourager l'innovation dans le secteur des transports.

Résultats

Pour appuyer cette responsabilité essentielle, la [lettre de mandat](#) du ministre ainsi que les priorités de Transports Canada et de l'ensemble du gouvernement, nous avons :

- ✓ Publié dans la *Gazette du Canada*, Partie II, des dispositions réglementaires sur les exigences nationales en matière de surveillance, de reddition de compte et de vérification pour le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale de l'[Organisation de l'aviation civile internationale](#) avant la date de début du 1^{er} janvier 2019;
- ✓ Veillé à la conservation et à la restauration des écosystèmes marins avec de nouveaux outils de recherche et de nouvelles façons de traiter les bâtiments abandonnés et les épaves, comme la [Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux \(projet de loi C-64\)](#), qui renforcera la responsabilité des propriétaires de bâtiments à l'égard de ceux-ci. Nous avons également amélioré les pouvoirs fédéraux pour la prise de mesures proactives sur les [bâtiments dangereux dans les eaux canadiennes](#)^{lviii};
- ✓ Collaboré avec des intervenants sur les règlements proposés pour une convention sur la gestion de l'eau de ballast au Canada;
 - En 2018-2019, tous les bâtiments qui entraient dans la voie maritime de la zone économique exclusive du Canada ont fait l'objet d'une inspection conformément aux exigences actuelles relatives à l'eau de ballast, y compris le degré de salinité de l'eau de ballast;
- ✓ Élargi le Programme national de surveillance aérienne en augmentant les heures de vol du programme, en faisant de la surveillance et du ciblage de bâtiments grâce à leur Système d'identification automatique à bord; nous avons aussi :
 - Répondu à 18 appels de recherche et de sauvetage au Canada;
 - Soutenu les efforts lors des inondations au Nouveau-Brunswick en mai 2018, lors du Sommet G7 à Québec ainsi que pour les tornades à Ottawa;

- Effectué des observations sur plus de 600 incidents de pollution, principalement des déversements de sources inconnues dans les eaux canadiennes;
- ✓ Participé activement à des évaluations environnementales du Bureau de gestion des projets nordiques de l'[Agence canadienne de développement économique du Nord](#)^{lix};
- ✓ Fourni des politiques et du leadership par l'entremise de notre Programme d'innovation dans le secteur des transports, par les actions suivantes :
 - Discuter sur la façon d'encourager les consommateurs à utiliser des véhicules zéro émission, puisque cette technologie a le potentiel de réduire considérablement les émissions de GES au Canada;
 - Recevoir l'appui pour un Cadre stratégique des véhicules automatisés et connectés pour le Canada afin de coordonner une approche visant à faire des essais sur des véhicules zéro émission et à les déployer sur les routes du Canada;
 - Établir des partenariats avec [Innovation, Sciences et Développement économique Canada](#)^{lx} qui ont dirigé le Groupe consultatif sur la « voiture du futur »;
 - Promouvoir l'expertise canadienne en matière de technologies de transport en élaborant des stratégies concernant les nouvelles technologies de véhicules qui encourageront la mobilité du futur par les moyens suivants :
 - Soutenir l'aspect concurrentiel;
 - Attirer des investissements;
 - Utiliser les forces industrielles et les forces de recherche du Canada.

Analyse comparative entre les sexes plus (ACS+)

Les programmes faisant partie de la responsabilité essentielle 2 « Un réseau de transport écologique et innovateur » ont ciblé un certain nombre d'initiatives et d'enjeux liés à l'ACS+ sur lesquels ils travaillent en ce moment ou qu'ils ont achevés durant l'année financière dernière, y compris ce qui suit :

- ✓ Notre Programme d'innovation dans le secteur des transports vise à établir des partenariats avec l'industrie et les universités (ici et à l'étranger) pour déterminer comment atteindre une parité hommes-femmes au sein de l'effectif des secteurs des transports et des technologies. Le Programme soutient aussi l'utilisation de technologies de transport de pointe comme les véhicules connectés et les véhicules automatisés. À long terme, les véhicules pourraient faciliter la conduite automobile pour des Canadiens âgés ou ayant un handicap.

Expérimentation

Nous avons ciblé les initiatives suivantes dans le cadre de la responsabilité essentielle 2 (RE2), lesquelles totalisent 10 millions de dollars (ce qui correspond à 5,3 % des dépenses prévues

en 2018-2019 pour la RE2), cela comprend l'expérimentation. Voici en quoi consistent les initiatives :

- ✓ La création d'un Centre d'innovation qui sera un carrefour pour l'innovation, l'expérimentation et le développement technologique pour tous les modes de transport, ainsi qu'un centre d'expertise qui nous permettra d'intégrer l'expertise de tous nos programmes.

Résultats atteints : Les émissions atmosphériques nocives provenant des transports au Canada sont réduites

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2017-2018	Résultats réels 2016-2017
4a) Les émissions atmosphériques nocives provenant des transports au Canada sont réduites	Intensité des émissions de gaz à effet de serre pour le transport aérien intérieur	Accroître le rendement énergétique total des activités nationales et internationales des compagnies aériennes du Canada selon une moyenne annuelle de 1,5 % jusqu'en 2020 (en utilisant 2008 comme année de référence)	2020-12-31	Données de 2018 pas encore disponibles	860 grammes par tonne-kilomètre payante pour 2017 – une amélioration annuelle moyenne de 1,87 % par rapport à 2008	885 grammes par tonne-kilomètre payante pour 2016 – une amélioration annuelle moyenne de 1,73 % par rapport à 2008
4b) Les émissions atmosphériques nocives provenant des transports au Canada sont réduites	Intensité des émissions de gaz à effet de serre pour le transport maritime intérieur	À établir d'ici le 31 mars 2023, conformément à l'élaboration des nouvelles exigences réglementaires de l'OMI (2021-2022) et à la stratégie à long terme de réduction des émissions de GES (2023).	2023-03-31	Données de 2018 non disponibles	Données de 2017 non disponibles	25 grammes par tonne-kilomètre pour 2016
4c) Les émissions atmosphériques nocives provenant des	Intensité des émissions de gaz à effet de serre pour le transport	Un protocole d'entente avec l'Association des chemins de fer du	2022	Données de 2018 pas encore disponibles	Données de 2017 pas encore disponibles	14 kilogrammes par 1000 tonne-kilomètre payante ¹⁷

¹⁷ Une « tonne-kilomètre payante » est générée lorsqu'une tonne métrique de charge payante est déplacée sur un kilomètre.

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2017-2018	Résultats réels 2016-2017
transports au Canada sont réduits	ferroviaire des marchandises	Canada pour réduire les émissions des locomotives pour 2018-2022 a été renouvelé. On y trouve l'objectif de réduire de 6 % l'intensité des émissions de GES pour les locomotives de catégorie 1 en prenant 2017 comme année de référence.				en 2016 – une réduction de 15 % par rapport à 2010

Résultats atteints – Les océans et les milieux marins du Canada sont protégés des répercussions du transport maritime

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2017-2018	Résultats réels 2016-2017
5a) Les océans et les milieux marins sont protégés des répercussions du transport maritime	Le taux de déversements, à l'heure, dans les océans et les milieux marins du Canada (par millier de bâtiments commerciaux) ¹⁸	Diminution de 5 % en déversements d'une année à l'autre.	2019-03-31	0,15/heure	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur

¹⁸ Cela comprend les arrivées de bâtiments étrangers, les bâtiments canadiens immatriculés dont la jauge brute est inférieure à 15 tonneaux et les bâtiments certifiés dont la jauge brute est supérieure à 15 tonneaux exploités dans les eaux canadiennes.

Résultats atteints – Un réseau de transport qui appuie l'innovation

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2017-2018	Résultats réels 2016-2017
6a) Un réseau de transport qui appuie l'innovation	Nombre de nouveaux produits aéronautiques certifiés	Objectif à établir dans le plan ministériel 2020-2021 ¹⁹ .	2020-03-31	820	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur
6b) Un réseau de transport qui appuie l'innovation	Nombre des caractéristiques des véhicules automobiles mis en place au Canada par le biais d'outils réglementaires du Canada en matière de transport qui facilitent les technologies novatrices.	À confirmer dans le plan ministériel 2020-2021.	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2018-2019	Dépenses prévues 2018-2019	Total des autorisations de dépenser disponibles 2018-2019	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2018-2019	Différence (dépenses réelles moins les dépenses prévues) 2018-2019
187 851 477 \$	187 851 477 \$	236 621 573 \$	165 832 698 \$	(22 018 779 \$)

¹⁹ La mesure sera un dénombrement des nouvelles activités de certification réalisées chaque année et du nombre de produits certifiés. Cela pourrait être ventilé par type d'activité. Voici quelques exemples :

- certificat de type (principal);
- certificat de type supplémentaire (STC) (secondaire, et variante du certificat de type, habituellement sous forme d'une modification apportée à un type de conception);
- nationalité de la compagnie (canadienne et non canadienne).

Remarque : Il existe des limites pour la mesure de cet indicateur, surtout pour les principaux projets de certificat de type. Les projets de certificat de type peuvent s'étendre sur plusieurs années et pourraient inclure des milliers de technologies et produits « novateurs » sous un même certificat.

Ressources humaines (équivalents temps plein)

Équivalents temps plein prévus 2018-2019	Équivalents temps plein réels 2018-2019	Différence pour 2018-2019 (équivalents temps plein réels moins les équivalents temps plein prévus)
516	571	55

Explication de la différence au niveau des dépenses

Les dépenses associées à la responsabilité essentielle « Un réseau de transport écologique et innovateur » ont été inférieures aux dépenses prévues d'environ 22 millions de dollars. Cette différence est principalement attribuable à la péremption de paiements de transfert (comme le Programme de protection des côtes et des voies navigables du Canada) puisque le Ministère fait correspondre les dépenses réelles aux exigences du client. Cette différence a été compensée par la hausse des dépenses du crédit de fonctionnement (et pour les ETP) en raison du financement de nouvelles initiatives et de réaffectations internes.

Les renseignements sur les ressources financières, les ressources humaines et le rendement liés à Transports Canada sont accessibles dans [l'InfoBase du GC](#)^{lx}.

Responsabilité essentielle 3 : Un réseau de transport efficace

Description

Les programmes inclus dans cette responsabilité essentielle sont responsables :

- de soutenir l'accès aux marchés des produits en investissant dans les corridors commerciaux du Canada;
- d'adopter des règles pour garantir que les voyageurs aériens ont suffisamment de choix et une meilleure qualité de services;
- d'administrer les actifs de transport pour en assurer la valeur pour les Canadiens.

Résultats

Pour appuyer cette responsabilité essentielle, la [lettre de mandat](#) du ministre, ainsi que les priorités de Transports Canada et de l'ensemble du gouvernement, nous avons :

- ✓ Appuyé l'adoption de la [Loi sur la modernisation des transports](#), qui a reçu la sanction royale le 23 mai 2018. La Loi raffermit et modernise les dispositions en matière de droits des passagers, d'obligations en matière d'information, des coentreprises ainsi que la propriété internationale :
 - Permettre à l'ensemble des investisseurs étrangers des droits de propriété allant jusqu'à 49 % des transporteurs aériens canadiens et jusqu'à 25 % des actions avec droit de vote (depuis juin 2018), ce qui protège la qualité concurrentielle de notre secteur aérien et évite la possibilité d'un monopole par des investisseurs étrangers;
 - Mener des consultations, de concert avec l'[Office des transports du Canada](#), à propos des règlements sur la protection des passagers aériens ainsi que sur les obligations en matière de données, et ce, avant la publication préalable et l'entrée en vigueur en décembre 2019;
 - Tenir des consultations détaillées avec les intervenants sur les lignes directrices pour les coentreprises et les nouvelles obligations en matière de recouvrement des coûts avant de les finaliser en 2019-2020;
 - Renforcer la définition de service ferroviaire adéquat et convenable et rendre plus accessible et plus rapide le processus de recours des expéditeurs administré par l'[Office des transports du Canada](#);
 - Permettre l'inclusion de sanctions pécuniaires réciproques dans les accords sur le niveau de service soumis à l'arbitrage.
 - Créer une mesure d'accès concurrentiel, une interconnexion de longue distance (ILD);
 - Demander des rapports hebdomadaires sur les services de transport ferroviaire des marchandises ainsi que des mesures de rendement sur le Carrefour de données et

- d'information sur les transports, et amorcer des consultations et un processus réglementaire pour préciser davantage ces mesures;
- Faciliter la collecte et la tenue de données détaillées sur le trafic ferroviaire afin de permettre l'élaboration d'une politique du transport ferroviaire des marchandises fondée sur des données probantes et permettre le recours à l'ILD;
- ✓ Soutenu l'exploitation sécuritaire de petits ports et aéroports dont le gouvernement est propriétaire qui desservent principalement les collectivités éloignées. Nous avons composé avec les principales exigences en matière de santé et de sécurité au moyen d'investissements continus de capitaux;
- ✓ Créé la gestion des données ainsi que des exigences en matière de production de rapports en lien avec la [Loi sur la modernisation des transports](#) dans lesquelles de nouvelles données sur le transport ferroviaire des marchandises et les voyageurs aériens se trouvent, ainsi que :
- l'information détaillée des feuilles de route pour le transport ferroviaire des marchandises, y compris le transfert sécurisé à l'Office des transports du Canada;
 - les mesures du rendement et du service de transport ferroviaire des marchandises du Carrefour de données et d'information sur les transports, et ce, sur une base hebdomadaire depuis décembre 2018;
 - l'élaboration de stratégies et d'outils pour les rapports relatifs à l'expérience des passagers aériens et la qualité du service pour 2019-2020;
 - l'élaboration de l'infrastructure appropriée pour contribuer à la collecte d'information pour les coentreprises afin de permettre des efforts d'analyse fondés sur des données probantes;
- ✓ Fourni des investissements par l'entremise du [Fonds national des corridors commerciaux](#) pour les projets d'infrastructure pour le transport qui renforcent l'infrastructure commerciale du Canada, notamment les ports, les aéroports, les routes, les ponts, les postes frontaliers, les réseaux ferroviaires ainsi que de leurs interconnexions, y compris :
- Déposer le premier appel de propositions et engager plus de 800 millions de dollars en financement fédéral pour 39 projets situés dans l'ensemble des provinces et des territoires et touchant tous les modes de transports, ce qui a amené un investissement total de 1,9 milliard de dollars;
 - Élaborer et lancer deux autres appels de propositions, un pour les projets dans le Nord territorial et un autre pour les projets de diversification commerciale qui contribueront aux corridors commerciaux vers l'Asie et l'Europe pour appuyer la stratégie de diversification des exportations du gouvernement du Canada;

- Faire réinjecter 400 millions de dollars dans le [Fonds national des corridors commerciaux](#) pour de l'investissement dans l'Arctique et les régions nordiques, et ce, dans le cadre du [budget de 2019](#);
- ✓ Continué le travail de négociation avec les parties intéressées pour céder des installations portuaires et poursuivi la fermeture et la démolition de ports qui n'ont pas de valeur stratégique, selon le [Programme de transfert des installations portuaires](#)^{lxii};
- ✓ Poursuivi une approche à long terme pour la prestation de services de traversier dans l'Est du Canada.

Analyse comparative entre les sexes plus (ACS+)

Les programmes faisant partie de la responsabilité essentielle 3 « Un réseau de transport efficace » ont ciblé un certain nombre d'initiatives et d'enjeux liés à l'ACS+ sur lesquels ils travaillent en ce moment, sur lesquels ils se sont déjà penchés ou sur lesquels ils prévoient concentrer les efforts au cours de la prochaine année financière et les suivantes, y compris ce qui suit :

- ✓ Les groupes travaillant sur la politique des transports sont dans le processus de l'élaboration de la réglementation pour changer le [Règlement sur les renseignements relatifs au transport](#)^{lxiii} afin de recueillir l'information ferroviaire actuellement amassée en vertu de la [Loi sur la modernisation des transports](#). Ils vont aussi préciser et possiblement augmenter les données recueillies. L'élaboration de cette réglementation comprend l'analyse des facteurs potentiels d'ACS+.

Résultats atteints – Les corridors de transport permettant d’acheminer les produits vers le marché avec fiabilité

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d’atteinte de la cible	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2017-2018	Résultats réels 2016-2017
7a) Les corridors de transport permettant d’acheminer les produits vers le marché avec fiabilité	Temps de transit de bout en bout du fret conteneurisé en provenance des ports d’Asie ²⁰	Temps de transit moyen de 25 jours de bout en bout	2019-03-31	27,4 jours	Résultats non disponibles	23,8 jours (2016)
7b) Les corridors de transport permettant d’acheminer les produits vers le marché avec fiabilité	Temps de transit complet des grains transportés des Prairies canadiennes aux ports de l’Asie ²¹	Temps de transit moyen de 38,5 jours de bout en bout	2019-03-31	39 jours	Résultats non disponibles	38,4 jours (2016)

Résultats atteints – Les voyageurs aériens canadiens profitent d’un choix et d’un service accru

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d’atteinte de la cible	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2017-2018	Résultats réels 2016-2017 ²²
8a) Les voyageurs aériens canadiens profitent d’un choix et d’un service accru	Nombre d’itinéraires de services aériens prévus pour les passagers au Canada (liaisons intérieures)	Augmentation de 0,2 % par rapport à la comparaison des moyennes sur 10 ans : 2009-2018 comparativement à 2008-2017	2018-12-31	610 (Année après année – 0,008 %)	615	S.O.
8b) Les voyageurs aériens canadiens profitent d’un choix et d’un service accru	Nombre d’itinéraires de services aériens prévus pour les passagers entre le Canada et les États-Unis (liaisons)	Augmentation de 0,2 % par rapport à la comparaison des moyennes sur 10 ans : 2009-2018 comparativement	2018-12-31	223 (Année après année – +4,7 %)	213	S.O.

²⁰ Mesure du temps de transit pour un transport par navire allant de Shanghai aux ports de la Colombie-Britannique, suivi d’un transport direct par train vers Toronto.

²¹ Mesure du temps de transit pour le transport de grains allant de la Saskatchewan aux ports de la Chine, en passant par le port de Vancouver.

²² Les indicateurs « 8a » à « 8f » ont des rapports basés sur l’année civile.

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2017-2018	Résultats réels 2016-2017 ²²
	transfrontalières)	ent à 2008-2017				
8c) Les voyageurs aériens canadiens profitent d'un choix et d'un service accru	Nombre d'itinéraires de services aériens prévus pour les passagers entre le Canada et d'autres pays (liaisons internationales ²³)	Augmentation de 1 % par rapport à la comparaison des moyennes sur 10 ans : 2009-2018 comparativement à 2008-2017	2018-12-31	439 (Année après année – +1,6 %)	432	S.O.
8d) Les voyageurs aériens canadiens profitent d'un choix et d'un service accru	Nombre de vols prévus pour les passagers au Canada (total annuel du segment des vols intérieurs)	Augmentation de 1 % par rapport à la comparaison des moyennes sur 10 ans : 2009-2018 comparativement à 2008-2017	2018-12-31	856 927 (Année après année – +12,3 %)	851 927	S.O.
8e) Les voyageurs aériens canadiens profitent d'un choix et d'un service accru	Nombre de vols prévus pour les passagers entre le Canada et les États-Unis (total annuel du segment des vols transfrontaliers)	Augmentation de 0,2 % par rapport à la comparaison des moyennes sur 10 ans : 2009-2018 comparativement à 2008-2017	2018-12-31	400 119 (Année après année – +3,2 %)	387 549	S.O.
8f) Les voyageurs aériens canadiens profitent d'un choix et d'un service accru	Nombre de vols prévus pour les passagers entre le Canada et d'autres pays (total annuel du segment des vols internationaux)	Augmentation de 1 % par rapport à la comparaison des moyennes sur 10 ans : 2009-2018 comparativement à 2008-2017	2018-12-31	172 828 (Année après année – +6,4 %)	162 389	S.O.

²³ Les autres liaisons internationales comprennent toutes les liaisons en provenance et à destination des pays étrangers, à l'exception des États-Unis. Cela s'applique également aux indicateurs de résultats « 8c » et « 8f ».

Résultats atteints – Transports Canada gère ses actifs de façon efficace

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2017-2018	Résultats réels 2016-2017
9a) Transports Canada gère ses actifs de façon efficace	Disponibilité des aéroports détenus et gérés par Transports Canada	100 % (certains types d'événements sont exclus du calcul)	2020-03-31	100 %	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur
9b) Transports Canada gère ses actifs de façon efficace	Disponibilité des ports détenus et gérés par Transports Canada	100 % (certains types d'événements sont exclus du calcul)	2020-03-31	100 %	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur
9c) Transports Canada gère ses actifs de façon efficace	Disponibilité des traversiers détenus et gérés par Transports Canada	100 % (certains types d'événements sont exclus du calcul)	2020-03-31	100 %	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2018-2019	Dépenses prévues 2018-2019	Total des autorisations de dépenser disponibles 2018-2019	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2018-2019	Différence (dépenses réelles moins les dépenses prévues) 2018-2019
712 185 680 \$	712 185 680 \$	735 637 202 \$	443 958 943 \$	(268 226 737 \$)

Ressources humaines (équivalents temps plein)

Équivalents temps plein prévus 2018-2019	Équivalents temps plein réels 2018-2019	Différence pour 2018-2019 (équivalents temps plein réels moins les équivalents temps plein prévus)
425	471	46

Explication de la différence au niveau des dépenses

Les dépenses associées à la responsabilité essentielle « Un réseau de transport efficace » ont été inférieures aux dépenses prévues d'environ 268 millions de dollars. Cette différence est principalement attribuable à la péremption de paiements de transfert (comme pour le [Fonds national des corridors commerciaux](#), le [Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers](#)^{lxiv}, ainsi que le [Programme de transfert des installations portuaires](#)). Le Ministère fait correspondre les dépenses réelles aux exigences du client. Cette différence a été compensée

par la hausse des dépenses du crédit de fonctionnement (et pour les équivalents temps plein) en raison du financement de nouvelles initiatives et de réaffectations internes.

Les renseignements sur les ressources financières, les ressources humaines et le rendement liés à Transports Canada sont accessibles dans [l'InfoBase du GC](#)^{lxv}.

Services internes

Description

On entend par Services internes les groupes d'activités et de ressources connexes que le gouvernement fédéral considère comme des services à l'appui des programmes ou requis pour le respect des obligations organisationnelles. Les Services internes désignent les activités et les ressources de 10 catégories de services distinctes qui appuient l'exécution des programmes au sein de l'organisation, quel que soit le modèle de prestation des services internes d'un ministère. Les 10 catégories de services sont les suivantes :

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

Résultats

Pour appuyer nos programmes des Services internes, la [lettre de mandat](#) du ministre ainsi que les priorités de Transport Canada et de l'ensemble du gouvernement, nous avons :

- ✓ Poursuivi la modernisation des services ministériels (commencée lors de l'élaboration de l'examen global de 2016-2017 du Ministère), grâce à des mesures suivantes :
 - Augmenter le nombre de services de paiement en ligne de 45 à 86.
 - Terminer l'élaboration et la prestation initiale d'un programme de formation obligatoire de deux jours en gestion financière afin de renforcer la gestion des ressources financières pour les agents financiers et les gestionnaires délégués; les sondages auprès des participants ont révélé un degré élevé de satisfaction à l'égard du contenu du cours, de sa pertinence et des formateurs. La prestation a commencé le 1^{er} avril 2019.
 - Perfectionner le recours à l'analyse des données grâce à la création d'une série de tableaux de bord interactifs pour surveiller les tendances et fournir de meilleurs renseignements pour la prise de décisions; accru la capacité d'analyse des données à

l'échelle de TC, ce qui permettra au Ministère d'accroître son utilisation des outils d'analyse de données.

- Les locaux à bureaux de Dorval n'ont pas pu être modernisés en raison du retrait de partenaires clés. Des solutions de rechange sont à l'étude.
- ✓ Réalisé une validation de principe à l'aide d'outils d'automatisation des processus robotisés (APR) qui ont démontré la faisabilité et la possibilité de réaliser des économies et d'optimiser les processus de gestion des salaires (planification, budgétisation et prévisions) dans les RH et les Finances; lancé un projet visant à mettre en œuvre l'APR pour certains processus financiers et administratifs connexes; partagé des expériences avec les autres ministères fédéraux.
- ✓ Lancé notre nouveau centre d'innovation pour accroître notre habileté à concevoir en gardant l'utilisateur en tête et à expérimenter avec les technologies numériques;
- ✓ Élaboré une feuille de route numérique (un de nos efforts de transformation), tenu des séances de mobilisation, de plus, nous avons augmenté notre sensibilisation au moyen :
 - de séances de mobilisation à la grandeur du pays,
 - d'outils,
 - de formation sur la gestion du changement pour les employés,
 - du lancement et de la promotion d'une page GCpédia,
 - d'histoires d'employés et d'ambassadeurs numériques relatant comment les programmes et les politiques bien pensés, les prises de décisions basées sur des données probantes, l'innovation dans les services et les nouveaux outils ont une incidence positive sur leur travail, sur les services et sur notre fonctionnement;
- ✓ Collaboré avec le Centre canadien de données sur les transports pour maximiser la publication de données et d'information au public et aux membres de l'industrie des transports;
- ✓ Terminé l'analyse des exigences de mise en œuvre pour le [projet de loi C-58](#)^{lxvi} qui demande que l'information soit publiée de façon proactive;
- ✓ Migré tous les processus de publication pour les divulgations proactives et le contenu vers le portail du gouvernement ouvert;
- ✓ Amélioré chez nos employés la connaissance des données en leur montrant comment les différentes sources de données peuvent être utilisées pour les soutenir dans la prise de décisions;

- ✓ Créé un centre d'expertise en analytique, un programme de science des données, une équipe de développement de solution au moyen d'outils d'informatique décisionnelle ainsi qu'un comité de gouvernance des données;
- ✓ Lancé un projet pour livrer une plateforme moderne pour l'analyse des renseignements et des données d'entreprise qui s'aligne sur les besoins prioritaires, y compris une stratégie d'approvisionnement pour un catalogue de données;
- ✓ Révisé notre cadre de gestion de projet, en mettant l'accent sur les meilleures pratiques de gestion de projet et sur la responsabilité financière. La nouvelle approche permet aux employés des différentes sections du ministère d'être au courant des projets au niveau ministériel. Cela augmente les possibilités de collaboration et réduit le risque de chevauchement des efforts;
- ✓ Élaboré une stratégie pluriannuelle pour investir dans les aptitudes, les compétences et les espaces de travail dont les employés ont besoin à l'ère numérique. Nous utilisons des approches d'embauche novatrices et nous créons également des environnements de travail collaboratifs en mettant en place des équipes virtuelles et des capacités de travail à distance et en facilitant l'accès aux outils Wi-Fi et numériques;
- ✓ Lancé la plateforme Compte monTC en mai 2018, qui est dotée d'un ensemble de fonctionnalités de base, et du premier service en ligne pour les clients externes (Services de conformité des fabricants et importateurs de petits bâtiments). Depuis son lancement, la plateforme a intégré davantage de fonctionnalités permettant d'améliorer l'expérience utilisateur et d'offrir des services plus complexes;
- ✓ Fourni à tous les inspecteurs une tablette dotée de deux fonctions principales à l'appui des inspections mobiles (accessible en ligne et hors ligne) :
 - Le centre d'activités de surveillance monTC (accès aux processus d'inspection numériques);
 - Le centre de référence, qui contient toute la documentation d'inspection et les documents de référence pour tous les modes de transport (accessible en ligne et hors ligne);
- ✓ Parrainé le Centre d'excellence en santé mentale de la fonction publique;
- ✓ Rendu le programme de mieux-être LifeSpeak accessible à tous les employés de Transports Canada;
- ✓ Soutenu le champion de la santé mentale dans sa collaboration avec les représentants des agents négociateurs de Transports Canada au sein d'un groupe de travail chargé de concevoir et de présenter le plan d'action en santé mentale de Transports Canada;
- ✓ Proposé d'intégrer le mieux-être dans les initiatives actuelles (p. ex., plans d'action sur la santé mentale et la diversité);

- ✓ Soutenu les priorités du greffier du Conseil privé en matière de [santé mentale et de renouvellement de la fonction publique](#)^{lxvii}, pour nos employés, en leur communiquant toute modification aux politiques et aux services qui les touchent et en fournissant des renseignements au personnel par divers moyens (p. ex., courriel, entretien individuel) sur les programmes qui favorisent le perfectionnement professionnel et le mieux-être.

Analyse comparative entre les sexes plus (ACS+)

Nos programmes de services internes ont cerné un certain nombre d'initiatives et d'enjeux liés à l'ACS+ sur lesquels ils travaillent en ce moment, sur lesquels ils se sont déjà penchés ou sur lesquels ils prévoient concentrer les efforts au cours de la prochaine année financière et les suivantes, y compris ce qui suit :

- ✓ Notre Programme de communications fournit, comme l'exige la Politique sur les communications et l'image de marque du gouvernement du Canada, de l'information sous différents supports pour :
 - répondre aux divers besoins des Canadiens;
 - veiller à ce que l'information soit également accessible à tous les publics, y compris les communautés autochtones, ethnoculturelles et de langue officielle en situation minoritaire.
- ✓ Nous continuerons :
 - d'appliquer les politiques et règlements de la [Loi sur les langues officielles](#)^{lxviii} et de la [Charte canadienne des droits et libertés](#)^{lxix};
 - de veiller à ce que le matériel de communication reflète la nature diversifiée des Canadiens d'une manière équitable, représentative et inclusive, tout en assurant un juste équilibre entre les sexes et les groupes ethniques;
 - de respecter la [Norme sur l'accessibilité des sites Web](#)^{lxx} du Secrétariat du Conseil du Trésor et de fournir, sur demande, des documents publiés qui sont essentiellement les mêmes pour un public diversifié et les personnes ayant une déficience.

Expérimentation

Nous n'avons relevé aucune initiative d'expérimentation des Services internes pour 2018-2019.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2018–2019	Dépenses prévues 2018–2019	Total des autorisations de dépenser disponibles 2018–2019	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2018–2019	Différence (dépenses réelles moins les dépenses prévues) 2018–2019
174 032 977 \$	174 032 977 \$	212 594 787 \$	196 621 941 \$	22 588 964 \$

Ressources humaines (équivalents temps plein)

Équivalents temps plein prévus 2018–2019	Équivalents temps plein réels 2018–2019	Différence (équivalents temps plein réels moins les équivalents temps plein prévus) 2018–2019
1 193	1 377	184

Explication de la différence au niveau des dépenses :

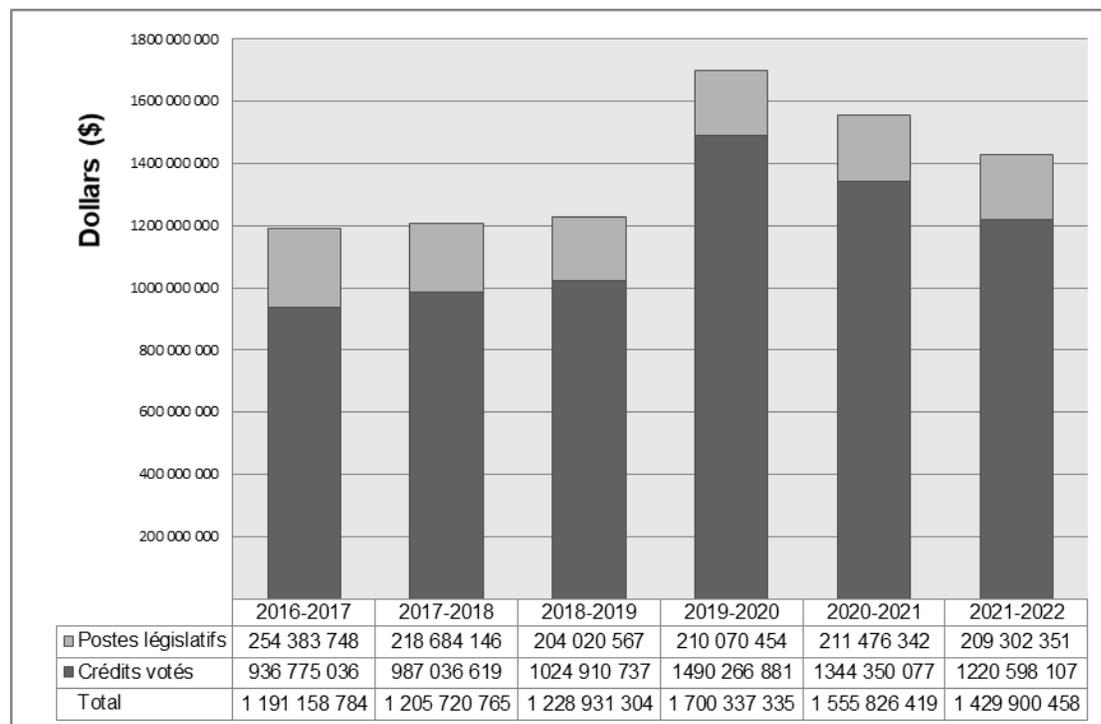
Les dépenses associées aux Services internes sont supérieures aux dépenses prévues d'environ 23 millions de dollars, principalement en raison de l'allocation de nouveaux fonds au crédit pour dépenses de fonctionnement (et aux équivalents temps plein) reçus après le Budget principal des dépenses et d'une réaffectation interne des fonds pour les immobilisations.

Analyse des tendances en matière de dépenses et de ressources humaines

Dépenses réelles

Le graphique ci-dessous montre les dépenses réelles en dollars de 2016-2017 à 2018-2019 et les dépenses prévues de 2019-2020 à 2021-2022 :

Graphique des tendances relatives aux dépenses de Transports Canada



Comme le montre le graphique des dépenses du Ministère, les dépenses réelles sont demeurées relativement stables entre 2016-2017 et 2018-2019.

Les dépenses devraient augmenter en 2019-2020, principalement en raison de l'augmentation du financement des subventions et des contributions pour :

- le [Fonds national des corridors commerciaux](#) (qui fait partie de l'Initiative des corridors de commerce et de transport);
- le [Programme de transfert des installations portuaires](#);
- le Programme de protection des océans et des voies navigables (qui fait partie du Plan de protection des océans).

Cette augmentation sera compensée par la fin du financement de fonctionnement des initiatives qui arrivent à terme, comme les initiatives visant à améliorer la sécurité des chemins de fer et du transport des marchandises dangereuses (budget de 2016) et la sécurité des véhicules automobiles.

En ce qui concerne les années 2020-2021 et 2021-2022, les dépenses prévues diminuent en raison d'initiatives qui seront moins en demande ou qui atteignent leur date d'échéance, par exemple :

- le [Programme de transfert des installations portuaires](#);
- le [Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux](#)^{lxxi};
- le [Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers](#);
- le [Fonds d'infrastructure de transport de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique](#)^{lxxii};
- le Programme de protection des océans et des voies navigables.

Les niveaux de 2019-2020 et les niveaux actuels sont établis selon l'information fournie dans le [Plan ministériel de 2019-2020](#).^{lxxiii} Pour cette raison, ils ne comprennent pas le financement prévu dans le [budget de 2019](#), qui comprenait entre autres des fonds pour améliorer la sécurité des chemins de fer et du transport des marchandises dangereuses et la sécurité des véhicules automobiles ou l'initiative des véhicules zéro émission.

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

Responsabilités essentielles et services internes	Budget principal des dépenses 2018-2019	Dépenses prévues 2018-2019	Dépenses prévues 2019-2020	Dépenses prévues 2020-2021	Autorisations totales pouvant être utilisées 2018-2019	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2018-2019	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2017-2018	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2016-2017
RE 1 Réseau de transport sécuritaire et sûr	440 882 904	440 882 904	374 213 870	360 686 469	464 043 706	422 517 722	S/O	S/O
RS 3 Réseau de transport sécuritaire et sûr	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	444 241 305	365 642 579
RE 2 Réseau de transport écologique et innovateur	187 851 477	187 851 477	252 398 761	201 088 259	236 621 573	165 832 698	S/O	S/O
RS 2 Réseau de transport respectueux de l'environnement	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	113 335 925	81 070 570
RE 3 Réseau de transport efficace	712 185 680	712 185 680	879 349 998	799 291 644	735 637 202	443 958 943	S/O	S/O
RS 1 Réseau de transport efficace	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	455 318 523	588 975 050
Total partiel	1 340 920 061	1 340 920 061	1 505 962 629	1 361 066 372	1 436 302 481	1 032 309 363	1 0128 957 53	1 035 688 199
Services internes	174 032 977	174 032 977	194 374 706	194 760 047	212 594 787	196 621 941	192 825 012	155 470 585
Total	1 514 953 038	1 514 953 038	1 700 337 335	1 555 826 419	1 648 897 268	1 228 931 304	1 205 720 765	1 191 158 784

* Avant 2018-2019, nos responsabilités essentielles (RE) étaient désignées sous le nom de résultats stratégiques (RS). Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

Ressources humaines réelles

Sommaire des ressources humaines pour les responsabilités essentielles et les Services internes (équivalents temps plein)

Responsabilités essentielles et services internes	Équivalents temps plein réels 2016-2017	Équivalents temps plein réels 2017-2018	Équivalents temps plein prévus 2018-2019	Équivalents temps plein réels 2018-2019	Équivalents temps plein prévus 2019-2020	Équivalents temps plein prévus 2020-2021
RE 1 Réseau de transport sécuritaire et sûr	S/O	S/O	3 339	3 371	3 134	3 139
RS 3 Réseau de transport sécuritaire et sûr	3 088	3 242	S/O	S/O	S/O	S/O
RE 2 Réseau de transport écologique et innovateur	S/O	S/O	516	573	606	561
RS 2 Réseau de transport respectueux de l'environnement	248	325	S/O	S/O	S/O	S/O
RE 3 Réseau de transport efficace	S/O	S/O	425	471	463	435
RS 1 Réseau de transport efficace	394	426	S/O	S/O	S/O	S/O
Total partiel	3 730	3 993	4 280	4 415	4 203	4 135
Services internes	1 085	1 221	1 193	1 378	1 188	1 180
Total	4 815	5 214	5 473	5 792	5 391	5 315

*Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

Le nombre réel d'équivalents temps plein (ETP) de Transports Canada a atteint un sommet de 5 792 en 2018-2019. En 2018-2019, plusieurs initiatives du Ministère en étaient à l'étape finale et, en raison de la diminution du financement connexe, le Ministère a réduit le nombre d'ETP prévus.

L'information sur les ETP prévus dans notre Rapport sur les résultats ministériels était fondée sur des données historiques et ajustée pour tenir compte des décisions gouvernementales qui augmentent (p. ex., nouveaux programmes) ou diminuent (changement de mandat ou de priorités) le nombre d'ETP à Transports Canada.

La diminution entre 2018-2019 et 2019-2020 du nombre d'ETP prévus est principalement attribuable à la fin du financement de projets tels que les initiatives visant à améliorer la sécurité des chemins de fer et du transport des marchandises dangereuses ([budget de 2016](#)^{lxiv}) et la sécurité des véhicules automobiles. Cette diminution a été compensée par l'utilisation de fonds du [budget de 2019](#) qui ne figuraient pas dans les plans au moment où le plan ministériel 2019-2020 a été produit. Une fois pris en compte, les équivalents temps plein pour 2019-2020 devraient cadrer avec les chiffres de 2018-2019.

Dépenses par crédit voté

Pour obtenir des renseignements sur les dépenses organisationnelles votées et législatives de Transports Canada, veuillez consulter les [Comptes publics du Canada 2018-2019](#)^{lxxv}.

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](#)^{lxxvi}.

États financiers et faits saillants des états financiers

États financiers

Les [états financiers non vérifiés de Transports Canada pour l'exercice se terminant le 31 mars 2019](#)^{lxxvii} se trouvent sur le site Web du Ministère.

Faits saillants des états financiers

État condensé des opérations (non vérifié) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2019
(en dollars)

Renseignements financiers	Résultats prévus 2018–2019	Résultats réels 2018–2019	Résultats réels 2017–2018	Écart (résultats réels 2018-2019 moins résultats prévus 2018-2019)	Écart (résultats réels 2018-2019 moins résultats réels 2017-2018)
Total des dépenses	1 668 355 285	1 405 740 298	1 237 058 750	(262 614 987)	168 681 548
Total des revenus	70 572 713	76 410 828	73 169 556	5 838 115	3 241 272
Coût de fonctionnement net	1 597 782 572	1 329 329 470	1 163 889 194	(268 453 102)	165 440 276

État condensé de la situation financière (non vérifié) en date du 31 mars 2019 (en dollars)

Renseignements financiers	2018-2019	2017-2018	Différence (2018-2019 moins 2017-2018)
Total du passif net	1 199 056 552	1 292 883 718	(93 827 166)
Total des actifs financiers nets	394 354 595	514 185 030	(119 830 435)
Dette nette du Ministère	804 701 957	778 698 688	26 003 269
Montant total des actifs non financiers	2 820 957 563	2 805 978 735	14 978 828
Situation financière nette du Ministère	2 016 255 606	2 027 280 047	(11 024 441)

Renseignements supplémentaires

Renseignements ministériels

Profil de l'organisation

Ministre de tutelle : L'honorable Marc Garneau, ministre des Transports

Premier dirigeant : Michael Keenan, sous-ministre

Portefeuille ministériel : Transports Canada

Transports Canada fait partie du [portefeuille de Transports](#)^{lxxviii} qui comprend :

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

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

Année d'incorporation ou de création : 1936

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

Notre raison d'être, notre mandat et notre rôle : Qui sommes-nous et que faisons-nous est accessible sur [notre site Web](#)^{bxxxii}.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les responsabilités énoncées dans la lettre de mandat organisationnel du Ministère, consultez la [lettre de mandat](#) du ministre.

Contexte opérationnel et principaux risques

Les conditions qui ont une incidence sur notre travail

Les Canadiens doivent avoir accès à un réseau de transport qui leur permet de se déplacer efficacement et en toute sécurité jusqu'à leur destination et d'obtenir les biens dont ils ont besoin dans le cadre de leurs activités quotidiennes. Les entreprises et les clients s'attendent à disposer d'un réseau de transport digne de confiance pour acheminer les ressources et les produits vers les marchés, et pour exercer les emplois dont ils dépendent. De plus, le transport comporte d'autres enjeux importants, comme la pollution de l'air et des océans, la sûreté et la sécurité du public et les débouchés économiques pour tous les Canadiens. Dans l'ensemble, les activités liées au transport représentent environ 10 % du produit intérieur brut du Canada.

Pour continuer à remplir son mandat, le Ministère élabore et met en place des politiques, des règlements et des programmes fédéraux en matière de transport, qui lui permettent de s'assurer que le réseau de transport canadien est :

- sûr et sécuritaire;
- écologique et novateur;
- capable d'appuyer le commerce et la croissance économique ainsi que de favoriser un environnement plus sain et le bien-être des Canadiens.

Pour mieux servir les Canadiens, nous modernisons la prestation de nos programmes et services. Ces initiatives de modernisation nous permettent de faire ce qui suit :

- Répondre aux demandes du secteur des transports;
- Encourager l'innovation;
- Veiller à ce que nos fonctionnaires possèdent les compétences et les outils dont ils ont besoin pour réussir dans un environnement en évolution rapide.

En 2018-2019, nous continuerons de mettre en œuvre de nombreuses initiatives clés lancées en 2017-2018, notamment :

- le [Plan de protection des océans](#), qui vise à renforcer la sécurité maritime;
- [Transports 2030](#), un plan stratégique axé sur l'amélioration du réseau de transport du Canada;

- Les investissements dans les corridors commerciaux et de transport, notamment dans le cadre de projets d'infrastructure de transport dans des collectivités partout au Canada et à des points stratégiques dans tout le réseau de transport.

De plus, nous continuerons de répondre :

- aux risques liés à la sécurité et aux autres risques;
- aux besoins de l'industrie;
- aux répercussions environnementales du secteur des transports;
- aux changements démographiques;
- à l'augmentation du nombre de voyageurs et du volume de fret (y compris le fret contenant des marchandises dangereuses).

Principaux risques : les obstacles à l'atteinte de nos objectifs

La gestion du risque nous aide à prendre des décisions et à améliorer nos pratiques commerciales, notamment :

- l'élaboration de politiques;
- l'établissement de priorités;
- l'affectation des ressources;
- la prestation des programmes;
- l'évaluation d'activités qui appuient globalement notre mandat.

Conformément à l'approche du Ministère en matière de gestion du risque, la haute direction reçoit un rapport semestriel sur les progrès et le rendement global de nos stratégies de gestion du risque.

La mise à jour de notre profil de risque organisationnel pour 2018-2019 a commencé par l'analyse du contexte opérationnel, environnemental et financier du Ministère. À l'étape de la détermination des risques, nous avons passé en revue ce qui suit :

- nos priorités ministérielles, telles que décrites dans la [lettre de mandat du ministre](#);
- la vision du ministre en ce qui concerne [Transports 2030](#);
- le [Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques](#)^{lxxxiii};
- le [Plan de protection des océans](#);
- l'[Énoncé économique de l'automne 2017](#)^{lxxxiv}.

Un exercice de détermination des risques a permis de relever les quatre risques organisationnels suivants pour 2018-2019 :

1. Les politiques et les programmes du gouvernement fédéral en matière de transport et ses investissements dans les infrastructures pourraient ne pas soutenir efficacement un réseau efficace, novateur et durable pour le transport de biens et de personnes, ainsi que l'utilisation de nouvelles technologies;

2. Les incidents visant la sûreté des transports, comme ceux qui découlent de menaces informatiques, pourraient ne pas être abordés adéquatement en raison de lacunes dans les communications aux points critiques;
3. Les programmes et les règlements fédéraux en matière de transport pourraient ne pas contribuer à l'atténuation des impacts sur l'environnement des activités liées au transport, y compris leurs effets indésirables sur les peuples autochtones et les collectivités côtières et nordiques;
4. Les régimes législatifs, de réglementation et de surveillance du Canada relatifs au transport pourraient ne pas gérer adéquatement les nouvelles questions de sécurité et de sûreté, les pratiques industrielles et les demandes croissantes.

Nous avons réalisé des progrès importants en déterminant de nouvelles façons de réduire l'incidence des risques sur le réseau de transport du Canada.

Risques	Stratégie de réaction au risque (sous réserve de modifications)	Lien avec les programmes du Ministère (ou les responsabilités essentielles)	Lien vers les engagements de la lettre de mandat ou les priorités pangouvernementales et ministérielles (le cas échéant)
<p>Les politiques et les programmes du gouvernement fédéral en matière de transport et ses investissements dans les infrastructures pourraient ne pas soutenir efficacement un réseau efficace, novateur et durable pour le transport de biens et de personnes, ainsi que l'utilisation de nouvelles technologies.</p>	<p>L'acheminement des produits, des services et des personnes vers les marchés principaux de sorte que le Canada puisse soutenir la concurrence continue de poser un défi pour le réseau de transport canadien. Les Canadiens sont de plus en plus préoccupés par le coût des voyages, l'accessibilité et le niveau de service. Les systèmes de transport continuent d'être touchés par les changements climatiques.</p> <p>Dans le cadre de l'initiative Transports 2030, Transports Canada cherche à améliorer la capacité du réseau de transport à acheminer les produits aux marchés afin de faire croître l'économie canadienne et d'offrir un plus grand choix, un meilleur service, des coûts moindres et de nouveaux droits aux consommateurs. Les initiatives d'adaptation de Transports Canada contribuent aux objectifs du Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques liés à la résilience des infrastructures et à la protection des</p>	<p>Ce risque est lié aux responsabilités essentielles suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réseau de transport efficace; • Réseau de transport écologique et novateur. 	<p>Priorité 1 : Améliorer le rendement et la fiabilité du réseau de transport canadien pour permettre l'acheminement de produits vers les marchés et stimuler la croissance de l'économie canadienne.</p> <p>Priorité 2 : Offrir plus de choix, un meilleur service, des coûts plus bas et de nouveaux droits aux consommateurs.</p> <p>Priorité 3 : Instaurer des corridors maritimes parmi les plus concurrentiels, sécuritaires et écologiquement</p>

Risques	Stratégie de réaction au risque (sous réserve de modifications)	Lien avec les programmes du Ministère (ou les responsabilités essentielles)	Lien vers les engagements de la lettre de mandat ou les priorités pangouvernementales et ministérielles (le cas échéant)
	<p>populations vulnérables, y compris celles du Nord canadien.</p> <p>Parmi les autres moyens que nous avons pris pour faire face à ces risques, mentionnons les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Améliorer la transparence de la chaîne d'approvisionnement du transport ferroviaire, adopter une approche équilibrée pour les intervenants et appuyer un secteur ferroviaire plus concurrentiel et plus efficace; • Collaborer avec l'industrie pour élaborer des mesures de protection des consommateurs équitables et faciles à comprendre pour les voyageurs aériens; • Chercher à adopter des lois pour changer les restrictions relatives à la propriété internationale, de 25 % des droits de vote pour les transporteurs aériens canadiens à 49 %; • Poursuivre l'évaluation approfondie de la proposition de service ferroviaire à haute fréquence de VIA Rail pour le corridor Toronto-Québec; • Collaborer avec les bénéficiaires de financement pour s'assurer que les fonds fédéraux sont dépensés au titre de dépenses admissibles; • Créer des programmes de financement fondés sur le mérite pour cibler les investissements qui répondent le mieux aux besoins harmonisés aux priorités fédérales; • Mettre en œuvre les éléments de politique et de programme de l'Initiative des corridors de commerce et de transport, y 		<p>durables au monde, et améliorer l'infrastructure des transports dans le Nord.</p>

Risques	Stratégie de réaction au risque (sous réserve de modifications)	Lien avec les programmes du Ministère (ou les responsabilités essentielles)	Lien vers les engagements de la lettre de mandat ou les priorités pangouvernementales et ministérielles (le cas échéant)
	<p>compris le Fonds national des corridors commerciaux nationaux de deux milliards de dollars, afin de construire des corridors de transport plus solides, résilients et efficaces vers les marchés internationaux;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Effectuer un examen des administrations portuaires canadiennes et du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent pour veiller à ce que ces actifs puissent soutenir une économie canadienne innovatrice et inclusive; • Collaborer avec les partenaires internationaux et le Forum économique mondial afin d'évaluer la mesure dans laquelle les technologies émergentes peuvent avoir une incidence positive sur une approche de l'aviation axée sur les passagers qui concilie sécurité, efficacité et facilitation et permettre l'innovation de l'industrie afin d'améliorer la compétitivité du secteur de l'aviation au Canada; • Investir dans des projets visant à évaluer les risques climatiques pour les actifs de transport appartenant au gouvernement fédéral et soutenir des technologies d'adaptation novatrices et les efforts de renforcement des capacités pour accroître la résilience du transport dans le Nord; • Élaborer un nouveau plan d'adaptation aux changements climatiques pour Transports Canada, renforcer les connaissances et la capacité en matière d'adaptation et intégrer les considérations climatiques dans le processus décisionnel du Ministère; • Collaborer avec les provinces et les territoires aux enjeux concernant la sécurité routière et les politiques visant à 		

Risques	Stratégie de réaction au risque (sous réserve de modifications)	Lien avec les programmes du Ministère (ou les responsabilités essentielles)	Lien vers les engagements de la lettre de mandat ou les priorités pangouvernementales et ministérielles (le cas échéant)
	<p>appuyer l'utilisation de véhicules automatisés et branchés au Canada;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lancer le Système d'information sur le commerce et le transport pour obtenir une prise de décision, une coordination et une planification plus éclairées concernant la capacité et les investissements dans l'infrastructure de transport public/privé (le Centre canadien de données sur les transports et le Portail de données ouvertes offrent des renseignements faisant autorité en matière de transport au Canada, ainsi que le projet sur la visibilité de la chaîne d'approvisionnement des villes portuaires pour le rendement de la chaîne d'approvisionnement); • Établir un centre d'innovation, pour nous aider à anticiper l'évolution de la technologie et à trouver des solutions; • Appuyer l'innovation dans le domaine de l'aviation en renforçant la capacité technique, la capacité de certification et les activités d'engagement international par la mobilisation, la collaboration et la participation à des groupes de travail, et en collaborant directement avec l'Organisation de l'aviation civile internationale sur toutes les questions portant sur l'aviation civile; • Continuer à aider à forger et à conserver des ententes bilatérales et multilatérales nouvelles et existantes; • Collaborer avec des groupes comme la Federal Aviation Administration, l'Agence européenne de la sécurité aérienne et d'autres autorités aéronautiques pour s'assurer que les règlements et les certifications du Canada reflètent ceux des 		

Risques	Stratégie de réaction au risque (sous réserve de modifications)	Lien avec les programmes du Ministère (ou les responsabilités essentielles)	Lien vers les engagements de la lettre de mandat ou les priorités pangouvernementales et ministérielles (le cas échéant)
	<p>autres pays;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Accroître la capacité du Canada à obtenir un accès aux marchés pour les produits et services aéronautiques canadiens et faire valoir sa réputation mondiale de chef de file de l'aviation. 		
<p>Il est possible que des incidents reliés au transport – comme ceux qui sont causés par des cybermenaces – ne soient pas réglés de manière efficace à des moments décisifs en raison de problèmes de communication.</p>	<p>Le réseau de transport du Canada fait face à des menaces complexes et multidimensionnelles. Nous examinerons les processus existants et trouverons des occasions de communiquer et de partager de l'information avec nos intervenants et nos partenaires, tant à l'échelle nationale qu'internationale, pour nous assurer que l'information sur la sécurité est transmise de façon sécuritaire.</p> <p>L'utilisation de systèmes numériques et connectés dans les transports a introduit des menaces à la cybersécurité. Nous examinons et mettons à jour les procédures, au besoin, pour nous assurer qu'il existe un processus solide et reproductible d'échange d'information sur les incidents liés à la sûreté des transports.</p> <p>Les autres réponses au risque sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mener des exercices de validation des procédures et y participer, et améliorer la compréhension et l'utilisation de ces procédures par les employés; • Collaborer avec d'autres ministères en vue d'améliorer la cybersécurité du réseau de transport; • Partager les renseignements contenus dans les rapports, pour mettre la haute direction, le personnel et les intervenants 	<p>Ce risque est lié à la responsabilité essentielle suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réseau de transport sécuritaire et sûr. 	<p>Priorité 4 : Édifier un réseau de transport plus sûr et plus sécuritaire auquel la population canadienne peut se fier.</p>

Risques	Stratégie de réaction au risque (sous réserve de modifications)	Lien avec les programmes du Ministère (ou les responsabilités essentielles)	Lien vers les engagements de la lettre de mandat ou les priorités pangouvernementales et ministérielles (le cas échéant)
	<p>de l'industrie au courant de la situation, les aider à saisir les causes des incidents, à évaluer les risques pour la sécurité liés à leur travail et à prendre des décisions bien informées;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sensibiliser les employés aux rôles, aux responsabilités et aux procédures liés à la déclaration et à l'intervention en cas d'incidents liés à la sûreté des transports; • Coordonner la participation de Transports Canada aux exercices pangouvernementaux avec les intervenants de l'industrie; • Effectuer des vérifications des antécédents et accorder des habilitations de sûreté en matière de transport (TSC) pour aider à vérifier que les personnes qui travaillent dans des zones sécurisées dans les aéroports et les ports maritimes sont fiables et ne posent pas de risque pour le réseau de transport ou à ses usagers. • Examiner le système de sécurité aérienne canadien afin de veiller à ce que les politiques et les programmes reflètent l'innovation et restent modernes, efficaces et efficaces; • Élaborer des indicateurs de rendement en établissant des cibles de réduction des incidents et en faisant en sorte de collaborer avec les compagnies ferroviaires et les autres intervenants pertinents. 		
<p>Il se peut que les programmes et les règlements fédéraux en</p>	<p>Environ 23 % des émissions totales de gaz à effet de serre du Canada proviennent des transports.</p>	<p>Ce risque est lié à la responsabilité essentielle suivante :</p>	<p>Priorité 3 : Instauration des corridors maritimes parmi les plus concurrentiels,</p>

Risques	Stratégie de réaction au risque (sous réserve de modifications)	Lien avec les programmes du Ministère (ou les responsabilités essentielles)	Lien vers les engagements de la lettre de mandat ou les priorités pangouvernementales et ministérielles (le cas échéant)
<p>matière de transport ne réussissent pas à réduire efficacement les répercussions environnementales des activités de transport, y compris leurs effets nuisibles sur les peuples autochtones et les communautés côtières et nordiques.</p>	<p>Les activités de transport maritime menacent les écosystèmes fragiles et les espèces marines en péril du Canada. Sous le Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques, nous collaborons avec les provinces et les territoires pour appuyer la transition du Canada vers un réseau de transport à faible émission de carbone.</p> <p>En collaboration avec les groupes autochtones, les collectivités côtières, les provinces et les territoires, nous agissons dans le cadre du Plan de protection des océans. Le Plan comprend un certain nombre d'initiatives d'innovation et de transformation mises en place par cinq organismes fédéraux. Il soutient la navigation responsable, ainsi que la restauration et la préservation des écosystèmes marins. Il renforce les partenariats avec les collectivités autochtones et côtières et prévoit des investissements dans des mesures de préparation et d'intervention d'urgence fondées sur des données probantes pour garantir la sécurité des Canadiens et protéger les côtes canadiennes.</p> <p>Transports Canada a maintenu le moratoire sur le transport de pétrole brut sur la côte nord de la Colombie-Britannique, et a continué de collaborer avec ses partenaires à instaurer des corridors maritimes concurrentiels, sécuritaires et durables sur le plan environnemental.</p> <p>Les autres réponses au risque sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Collaborer avec d'autres ministères fédéraux à promouvoir les priorités fédérales telles que la tarification du 	<ul style="list-style-type: none"> • Réseau de transport écologique et novateur. 	<p>sécuritaires et écologiquement durables au monde, et améliorer l'infrastructure des transports dans le Nord.</p> <p>Priorité 5 : Réduire les impacts environnementaux et adopter de nouvelles technologies afin d'améliorer la vie des Canadiens.</p>

Risques	Stratégie de réaction au risque (sous réserve de modifications)	Lien avec les programmes du Ministère (ou les responsabilités essentielles)	Lien vers les engagements de la lettre de mandat ou les priorités pangouvernementales et ministérielles (le cas échéant)
	<p>carbone, la norme sur les combustibles propres et d'autres mesures du Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place un plan pluriannuel pour démontrer l'engagement de TC à réduire les émissions de GES provenant de ses propres activités; • Mener des recherches et élaborer des règlements afin de s'assurer que les normes de sécurité des véhicules automobiles permettent l'utilisation de technologies propres pour l'application de la réglementation sur les véhicules émettant des gaz à effet de serre; • Élaborer une stratégie pancanadienne pour les véhicules à zéro émission avec les provinces et les territoires, en consultation avec l'industrie et d'autres intervenants; • S'attaquer aux émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation et du transport maritime en appuyant les nouvelles normes et les pratiques internationales recommandées par l'Organisation de l'aviation civile internationale et l'Organisation maritime internationale, ainsi que les nouveaux règlements nationaux et ce en collaboration avec le secteur canadien de l'aviation, par l'intermédiaire du Plan d'action du Canada pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant du transport aérien; • En apprendre davantage sur les répercussions du transport maritime sur les écosystèmes et élaborer des stratégies d'atténuation; • Mettre en œuvre une stratégie visant à 		

Risques	Stratégie de réaction au risque (sous réserve de modifications)	Lien avec les programmes du Ministère (ou les responsabilités essentielles)	Lien vers les engagements de la lettre de mandat ou les priorités pangouvernementales et ministérielles (le cas échéant)
	<p>résoudre le problème des navires abandonnés et échoués dans les eaux canadiennes, y compris de nouvelles lois, en améliorant les systèmes d'identification des propriétaires de navires et en établissant une approche de financement à long terme pour le nettoyage d'épaves et de navires abandonnés;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Administrer le Programme de bateaux abandonnés, notamment la sensibilisation à la formation et la recherche sur le recyclage, la conception de navires et les volets de l'enlèvement des petits navires; • Pour ce qui est des mesures à court terme et de la stratégie à plus long terme visant à améliorer le rétablissement de l'épaulard résident du Sud, de la baleine noire de l'Atlantique Nord et d'autres baleines en voie de disparition, continuer à collaborer avec les intervenants aux travaux de recherche, aux méthodes d'évaluation, ainsi qu'à l'élaboration et à la mise en œuvre de propositions; • Mettre en place des modifications législatives afin de renforcer la protection de l'environnement et les interventions dans les eaux canadiennes; • Mettre activement en œuvre le Plan de protection des océans, en collaboration avec les groupes autochtones, les collectivités côtières, les provinces et les territoires; • Établir des partenariats avec les communautés autochtones et côtières afin d'améliorer les interventions dans les domaines liés à la mer, comme la préparation et l'intervention en cas d'urgence; 		

Risques	Stratégie de réaction au risque (sous réserve de modifications)	Lien avec les programmes du Ministère (ou les responsabilités essentielles)	Lien vers les engagements de la lettre de mandat ou les priorités pangouvernementales et ministérielles (le cas échéant)
	<ul style="list-style-type: none"> • Collaborer avec les collectivités du Nord pour relever les défis uniques des corridors de transport dans le Nord canadien; • Mettre en œuvre des programmes de financement fondés sur le mérite pour cibler les investissements là où ils sont le plus nécessaires et harmonisés aux priorités fédérales; 		
<p>Les régimes législatifs, de réglementation et de surveillance du Canada relatifs au transport peuvent ne pas être efficaces pour gérer les questions de sécurité et de sûreté, les pratiques industrielles et les demandes croissantes.</p>	<p>Nous avons établi un régime de réglementation de calibre mondial. Mais la technologie, la situation démographique, les marchés et les environnements commerciaux continuent d'évoluer rapidement.</p> <p>Pour répondre à ces défis et maintenir son statut d'organisme de réglementation et de catalyseur économique de calibre mondial, le Ministère a lancé un ambitieux programme de transformation. Il comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La modernisation du cadre législatif du Ministère afin de mieux appuyer l'efficacité, de faciliter les innovations et d'y répondre, et de mettre en place un cadre de surveillance de pointe fondé sur la sécurité en fonction des risques qui tire parti de l'expertise professionnelle et des technologies numériques afin de superviser, de gérer et de réduire au minimum les risques actuels et nouveaux, pour le réseau de transport. • L'amélioration de nos capacités d'analyse et d'utilisation de données pour renforcer les pratiques de gestion des risques dans le but de maximiser les effets des activités de surveillance sur la sûreté et la sécurité du réseau de transport canadien; • La mise sur pied d'un centre d'innovation 	<p>Ce risque est lié à la responsabilité essentielle suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réseau de transport sécuritaire et sûr. • Réseau de transport écologique et novateur. 	<p>Priorité 4 : Édifier un réseau de transport plus sûr et plus sécuritaire auquel la population canadienne peut se fier.</p> <p>Priorité 6 : Faire avancer le plan quinquennal de réforme législative de Transports Canada visant à réformer des lois importantes devenues désuètes afin de moderniser la surveillance et l'application, ainsi que l'harmonisation avec les pratiques exemplaires internationales.</p>

Risques	Stratégie de réaction au risque (sous réserve de modifications)	Lien avec les programmes du Ministère (ou les responsabilités essentielles)	Lien vers les engagements de la lettre de mandat ou les priorités pangouvernementales et ministérielles (le cas échéant)
	<p>afin de permettre au Ministère de mieux anticiper les changements technologiques, de partager l'expertise en matière de technologie et de recherche et de trouver des solutions tout en orientant le développement de technologies;</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'étude de la manière dont la cybersécurité peut avoir une incidence sur le réseau de transport du Canada et l'élaboration de stratégies visant à combattre cette nouvelle menace. <p>Voici d'autres réponses au risque :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Renforcer des régimes réglementaires et législatifs particuliers, notamment : <ul style="list-style-type: none"> ○ En sécurité ferroviaire : proposer des modifications législatives et des règlements concernant les enregistreurs vidéo et de conversations, ainsi que des solutions aux problèmes causés par la fatigue. Mettre à jour la formation et les règlements de qualification des employés du secteur ferroviaire, y compris un examen législatif de la Loi sur la sécurité ferroviaire. ○ En sécurité maritime : rétablir des mesures de protection et intégrer des garanties modernes par l'intermédiaire de la Loi sur les eaux navigables canadiennes. • Élaborer un éventail d'outils et de lignes directrices réglementaires et non réglementaires afin de faciliter des essais sécuritaires et le déploiement de technologies émergentes dans le secteur automobile (tels que les véhicules 		

Risques	Stratégie de réaction au risque (sous réserve de modifications)	Lien avec les programmes du Ministère (ou les responsabilités essentielles)	Lien vers les engagements de la lettre de mandat ou les priorités pangouvernementales et ministérielles (le cas échéant)
	<p>automatisés et connectés);</p> <ul style="list-style-type: none"> • Élaborer des indicateurs de rendement en établissant des cibles de réduction des accidents ou des incidents et en assurant une mobilisation continue des compagnies de chemin de fer et des intervenants concernés. • Affecter des ressources spécialisées au cours des quatre prochaines années pour examiner et mettre à jour le <i>Règlement de l'aviation canadien</i> afin de régler les problèmes de réglementation de la sécurité aérienne émergents et non résolus. • Renforcer le cadre de réglementation pour intégrer de manière sécuritaire des systèmes d'aéronefs télépilotés dans l'espace aérien canadien pour appuyer l'innovation. • Mettre en œuvre le cadre de réglementation pour le Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, qui est entré en vigueur le 13 juillet 2017, et le code obligatoire de l'Organisation maritime internationale pour les navires évoluant dans les eaux polaires (Code polaire) en adoptant le nouveau Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique. • Mettre en œuvre des lignes directrices pour les navires de croisière et les organisateurs de voyages utilisant les corridors de transport maritime du Nord; • Mettre sur pied un conseil consultatif de la surveillance nationale de l'aviation civile pour qu'il prenne des mesures 		

Risques	Stratégie de réaction au risque (sous réserve de modifications)	Lien avec les programmes du Ministère (ou les responsabilités essentielles)	Lien vers les engagements de la lettre de mandat ou les priorités pangouvernementales et ministérielles (le cas échéant)
	<p>d'application plus opportunes et efficaces;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Moderniser le système de surveillance pour le transport de marchandises dangereuses afin de favoriser la conformité de l'industrie et de s'assurer que les enjeux émergents sont cernés et traités; • Élaborer des règlements en consultation avec les intervenants pour améliorer la sécurité du transport ferroviaire des passagers et la sécurité du transport des marchandises dangereuses par voie ferroviaire; • Moderniser le régime de recouvrement des coûts afin d'être en mesure de mieux répondre aux demandes de l'industrie et mettre en œuvre des mesures de recouvrement des coûts pour 24 programmes différents au cours des cinq prochaines années, afin d'établir un financement durable pour les services du Ministère; • Accélérer la mise en œuvre des recommandations du Groupe de travail sur les interventions d'urgence; • Contribuer à un solide régime de réglementation et de surveillance par la prestation d'une formation permettant d'améliorer les compétences de nos équipes techniques et de ceux qui jouent un rôle clé dans la conception et l'élaboration de politiques de réglementation et des règlements; • Élaborer un plan de surveillance national fiable axé sur les risques, qui comprend un exercice complet visant à déterminer les risques en matière de sécurité et de 		

Risques	Stratégie de réaction au risque (sous réserve de modifications)	Lien avec les programmes du Ministère (ou les responsabilités essentielles)	Lien vers les engagements de la lettre de mandat ou les priorités pangouvernementales et ministérielles (le cas échéant)
	sûreté dans l'industrie ferroviaire.		

Cadre de présentation de rapports

Le Cadre ministériel des résultats et le Répertoire des programmes officiels de Transports Canada pour 2018-2019 sont illustrés ci-dessous.

Responsabilité essentielle 1: Réseau de transport sûr et sécuritaire

Résultat 1: Un réseau de transport sécuritaire

Indicateur de résultat: (aérien, maritime, ferroviaire) : Le taux d'accident sur une période de dix ans; Le taux de mortalité sur une période de dix ans.

Indicateur de résultat: Le taux de collisions routières devant être signalées au Canada. Le taux de mortalité dans les collisions routières devant être signalées au Canada. Le taux de blessures graves dans les collisions routières devant être signalées au Canada.

Indicateur de résultat: Le taux de publications de marchandises dangereuses devant être signalées par année.

Résultat 2: Un réseau de transport sûr

Indicateur de résultat: (aérien, maritime) Taux de conformité des exploitants aux règlements de Transports Canada en matière de sûreté.

Indicateur de résultat: Taux de refus des nouvelles demandes d'habilitation de sécurité en matière de transport. Taux de suspensions des habilitations de sécurité en matière de transport. Taux d'annulation des habilitations de sécurité en matière de transport.

Résultat 3: Un régime de sécurité et de sûreté moderne qui appuie la croissance économique

Indicateur de résultat: (aérien, maritime, transport des marchandises dangereuses) Pourcentage des règlements de Transports Canada en matière de sécurité qui sont harmonisés avec les normes internationales en transport.

Indicateur de résultat: (aérien, maritime, transport des marchandises dangereuses) Le pourcentage des demandes de client pour obtenir des autorisations de sécurité ou de sûreté qui répondent aux normes de service de Transports Canada.

Répertoire des programmes sous la Responsabilité essentielle 1

- Cadre réglementaire de la sécurité aérienne
- Surveillance de la sécurité aérienne
- Certification de la sécurité aérienne
- Services des aéronefs
- Cadre réglementaire de la sécurité maritime
- Surveillance de la sécurité maritime
- Certification de la sécurité maritime
- Programme de protection de la navigation
- Cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire
- Surveillance de la sécurité ferroviaire
- Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire

- Cadre réglementaire de la sécurité des véhicules automobiles
- Surveillance de la sécurité des véhicules automobiles
- Cadre réglementaire pour le TMD
- Surveillance du TMD
- Soutien technique du TMD
- Cadre réglementaire de la sûreté maritime
- Surveillance de la sûreté maritime
- Cadre réglementaire de la sûreté intermodale du transport terrestre
- Surveillance de la sûreté maritime intermodale du transport terrestre
- Services de la sécurité et de la sûreté multimodale
- Programmes de filtrage de sûreté
- Gestion des urgences

Responsabilité essentielle 2: Réseau de transport écologique et novateur

Résultat 4: Les émissions atmosphériques nocives provenant du secteur des transports au Canada sont réduites

Indicateur de résultat: L'intensité des émissions de gaz à effet de serre pour le transport aérien intérieur. L'intensité des émissions de gaz à effet de serre pour le transport maritime intérieur. L'intensité des émissions de gaz à effet de serre pour le transport ferroviaire de marchandises.

Résultat 5: Les milieux océanique et marin du Canada sont protégés des répercussions du transport maritime

Indicateur de résultat: Le taux de déversements dans les milieux océanique et marin du Canada par millier de bâtiments commerciaux.

Résultat 6: Un réseau de transport qui appuie l'innovation

Indicateur de résultat: Nombre de nouveaux produits aéronautiques certifiés.

Indicateur de résultat: Nombre de caractéristiques novatrices de véhicules automobiles lancées au Canada au moyen des outils de réglementation de Transports Canada qui facilitent les technologies novatrices.

Répertoire des programmes sous la Responsabilité essentielle 2

- Changement climatique et qualité de l'air
- Protéger les océans et les voies navigables
- Gérance environnementale des transports
- Innovation dans le secteur des transports
- Partenariats avec les Autochtones et mobilisation

Responsabilité essentielle 3: Réseau de transport efficace

Résultat 7: Les corridors de transport permettant d'expédier les produits de façon efficace vers les marchés

Indicateur de résultat: Le temps de déplacement d'un point à l'autre de marchandises conteneurisées provenant de ports en Asie

Indicateur de résultat: Le temps de déplacement d'un point à l'autre d'un ensemble sélectionné de marchandises, comme le grain, du Canada vers l'Asie.

Résultat 8: Les voyageurs aériens canadiens profitent d'un choix et d'un service accru

Indicateur de résultat: Le nombre de routes aériennes au Canada ainsi qu'entre le Canada et d'autres pays.

Indicateur de résultat: La fréquence des vols empruntant les routes aériennes au Canada ainsi qu'entre le Canada et d'autres pays.

Résultat 9: Transports Canada gère ses actifs de façon efficace

Indicateur de résultat: Pourcentage d'actifs de transport appartenant à Transports Canada et gérés par le Ministère qui demeurent opérationnels.

Répertoire des programmes sous la Responsabilité essentielle 3

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

Renseignements connexes sur le Répertoire des programmes

L'information sur les finances, les ressources humaines et le rendement pour le Répertoire des programmes de [nom du ministère] est accessible dans [l'InfoBase du GC^{lxxxv}](#).

Tableaux de renseignements supplémentaires

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

- Stratégie ministérielle de développement durable
- Renseignements sur les programmes de paiements de transfert au montant de cinq millions de dollars ou plus
- Analyse comparative entre les sexes plus
- Initiatives horizontales
- Réponse aux comités parlementaires et vérifications externes

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'impôt, des exemptions, des déductions, des reports et des crédits. Le ministère des Finances du Canada publie chaque année des estimations et des projections du coût de ces mesures dans le [Rapport sur les dépenses fiscales fédérales](#)^{lxxxvi}. Ce rapport donne aussi des renseignements généraux détaillés sur les dépenses fiscales, y compris les descriptions, les objectifs, les renseignements historiques et les renvois aux programmes des dépenses fédérales connexes. Les mesures fiscales présentées dans ce rapport relèvent du ministre des Finances.

Coordonnées de l'organisation

Transports Canada vous invite à soumettre vos commentaires sur le présent rapport.

Courriel : Questions@tc.gc.ca

Téléphone : 613-990-2309

Numéro sans frais : 1-866-995-9737

Téléimprimeur (ATS) : 1-888-675-6863

Télécopieur : 613-954-4731

Adresse postale :

Transport Canada (ADI)

330, rue Sparks

Ottawa (Ontario)

K1A 0N5

Annexe : Définitions

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

Approche analytique qui sert à évaluer les répercussions potentielles des politiques, des programmes et des services sur les femmes, les hommes et les personnes de divers genres. L'identité de chacun est déterminée par de multiples facteurs qui se recoupent; l'ACS+ tient compte de ces facteurs, qui incluent la race, l'ethnicité, la religion, l'âge ainsi que les déficiences physiques et intellectuelles.

cadre ministériel des résultats (departmental results framework)

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

cible (target)

Rendement mesurable ou niveau de réussite qu'une organisation, un programme ou une initiative prévoit d'atteindre au cours d'une période en particulier. 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; et 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 présentés dans le budget principal des dépenses.

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

dépenses votées (Voted Expenditures)

Dépenses approuvées annuellement par le Parlement 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.

expérimentation (experimentation)

Activités visant à étudier, à mettre à l'essai et à comparer les effets et les répercussions de politiques, d'interventions et d'approches pour savoir ce qui fonctionne et ne fonctionne pas, et à étayer la prise de décision sur des éléments probants.

indicateur de rendement (performance indicator)

Moyen qualitatif ou quantitatif de mesurer un résultat ou un extrant en vue de déterminer le rendement d'une organisation, d'une politique, d'un programme 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 initiative)

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

plan (plan)

Exposé des choix stratégiques qui montre comment 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)

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

priorité (priority)

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

priorités pangouvernementales (government-wide priorities)

Aux fins du rapport sur les résultats ministériels 2018–2018, les thèmes de haut niveau qui présentent le programme du gouvernement issu du discours du Trône de 2015, c'est-à-dire : 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)

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

rapport sur les résultats ministériels (departmental results report)

Un rapport traitant des réalisations concrètes d'un ministère au regard des plans, des priorités et des résultats attendus exposés 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 retenues 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 (result)

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

résultat ministériel (departmental result)

Comprend les responsabilités essentielles, les résultats ministériels et les indicateurs de résultat ministériel. Cible (target) Un résultat ministériel échappe généralement au contrôle direct des ministères, mais il devrait être influencé par les résultats des programmes.

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.

Notes de fin de document

-
- i Plan ministériel de Transports Canada : <https://www.tc.gc.ca/fr/services-generaux/planification-625.htm>
- ii Transports 2030 : <https://www.tc.gc.ca/fr/avenir-transports-canada.html>
- iii Fonds national des corridors commerciaux : <https://www.tc.gc.ca/fr/programmes-politiques/programmes/fonds-national-corridors-commerciaux.html>
- iv Budget de 2019 : <https://www.budget.gc.ca/2019/home-accueil-fr.html>
- v Page de renseignements sur les Administrations portuaires canadiennes : <https://www.tc.gc.ca/fr/politique/acf-acfi-menu-2963.htm>
- vi Projet de loi C-49, *Loi sur la modernisation des transports* : <https://www.parl.ca/DocumentViewer/fr/42-1/projet-loi/C-49/sanction-royal>
- vii Proposition de train à haute fréquence de VIA Rail : <https://corpo.viarail.ca/fr/projets-infrastructure/voies-dediees>
- viii VIA Rail Canada: <https://www.viarail.ca/fr>
- ix Projet de loi C-81: <https://www.parl.ca/DocumentViewer/fr/42-1/projet-loi/C-81/sanction-royal>
- x *Règlement sur la sécurité de la navigation* : <https://laws-lois.justice.gc.ca/fr/reglements/DORS-2005-134/>
- xi *Règlement sur le personnel maritime* : <https://laws-lois.justice.gc.ca/fr/reglements/DORS-2007-115/>
- xii *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast* : <https://laws-lois.justice.gc.ca/fr/reglements/DORS-2011-237/>
- xiii *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* : <https://laws-lois.justice.gc.ca/fr/lois/c-10.15/>
- xiv *Règlement sur l'intervention environnementale* : <https://laws-lois.justice.gc.ca/fr/reglements/DORS-2019-252/index.html>
- xv *Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement* : <https://laws-lois.justice.gc.ca/fr/reglements/DORS-2007-128/>
- xvi *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires et les avis* : <https://laws-lois.justice.gc.ca/fr/reglements/DORS-2008-97/page-1.html>
- xvii *Loi sur le pilotage*, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fr/lois/P-14/>
- xviii Projet de loi C-97 : <https://www.parl.ca/DocumentViewer/fr/42-1/projet-loi/C-97/sanction-royal>
- xix Plan de protection des océans : <https://www.tc.gc.ca/fr/plan-protection-occeans.html>
- xx Ministère des Pêches et des Océans du Canada : <http://www.dfo-mpo.gc.ca/index-fra.htm>
- xxi Garde côtière canadienne : <http://www.ccg-gcc.gc.ca/fr/GCC/Accueil>
- xxii Projet de loi C-64 : <https://www.parl.ca/DocumentViewer/fr/42-1/projet-loi/C-64/sanction-royal>
- xxiii Programme de bateaux abandonnés : <https://www.tc.gc.ca/fr/programmes-politiques/programmes/programme-bateaux-abandonnes.html>
- xxiv Page d'information concernant la *Loi sur les eaux navigables canadiennes* : <https://www.canada.ca/fr/services/environnement/conservation/evaluation/examens-environnementaux/protection-navigation.html>
- xxv Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada : <https://www.canada.ca/fr/relations-couronne-autochtones-affaires-nord.html>
- xxvi Nouveau Cadre stratégique pour l'Arctique et le Nord du Canada : <https://www.rcaanc-cirnac.gc.ca/fr/1560523306861/1560523330587>
- xxvii Programme national de surveillance aérienne : <https://www.tc.gc.ca/fr/programmes-politiques/programmes/programme-national-surveillance-aerienne.html>
- xxviii *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* : <https://laws-lois.justice.gc.ca/fr/lois/T-19.01/>

- xxix *Loi sur la sécurité automobile* : <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/M-10.01/index.html>
- xxx *Règlement de l'aviation canadien*, <https://lois-laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-96-433/page-1.html>
- xxxi Programme iVZE de Transports Canada : <https://www.tc.gc.ca/fr/services/routier/technologies-novatrices/vehicules-zero-emission.html>
- xxxii *Règlement de l'aviation canadien* : <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-96-433/>
- xxxiii Organisation de l'aviation civile internationale : <https://www.icao.int/Pages/default.aspx>
- xxxiv Droits réglementaires de la Sécurité maritime : <https://www.tc.gc.ca/fra/services-generaux/frais-utilisation-redevances-reglementaires-frais-externes.html#droits-reglementaires-securite-maritime>
- xxxv Office des transports du Canada : <https://www.otc-cta.gc.ca/fra>
- xxxvi Lettre de mandat du ministre des Transports : <https://pm.gc.ca/fr/lettres-de-mandat/lettre-de-mandat-du-ministre-des-transport>
- xxxvii Priorités gouvernementales : <https://www.canada.ca/fr/gouvernement/systeme/priorites.html>
- xxxviii Partie II de la *Gazette du Canada*, Dispositions réglementaires sur les systèmes d'aéronefs télépilotes <http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2019/2019-01-09/html/sor-dors11-fra.html>
- xxxix *Gazette du Canada*, Partie I, Systèmes d'identification automatique : <http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2019/2019-02-09/html/reg1-fra.html>
- xi *Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique* <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2017-286/>
- xii *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* : <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-10.15/>
- xiii Recommandations du rapport du Comité d'examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* : <https://www.tc.gc.ca/fr/examens/reponse-transport-canada-rapport-examen-loi-securite-ferroviaire-2017-2018.html>
- xiii Livre blanc sur la distraction au volant – Décembre 2018 : <https://ccmta.ca/fr/livre-blanc-du-ccatm-sur-la-distraction-au-volant-maintenant-disponible>
- xliv Lignes directrices de Transports Canada visant à limiter les sources de distraction provenant de l'usage d'écrans d'affichage dans les véhicules : <https://www.tc.gc.ca/fr/services/routier/conduire-toute-securite/lignes-directrices-visant-limiter-sources-distraction-provenant-lusage-decrans-daffichage-vehicules.html>
- xlv Mesures de sécurité pour les cyclistes et les piétons à proximité des véhicules lourds – Rapport sommaire : <http://comt.ca/Reports/Vulnerable%20Road%20Users%202018%20FR.pdf>
- xlvi Règlement modifiant le *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* : <http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2018/2018-07-11/html/sor-dors143-2-fra.html>
- xlvii *Loi sur la sécurité automobile* : <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/m-10.01/>
- xlviii Essais des véhicules hautement automatisés au Canada : Lignes directrices à l'intention des organismes d'essais : <https://www.tc.gc.ca/fr/services/routier/normes-securite-vehicules-pneus-sieges-auto-enfants/essais-vehicules-hautement-automatisees-canada.html>
- xliv Cadre de sécurité du Canada pour les véhicules automatisés et connectés : https://www.tc.gc.ca/fr/services/routier/documents/tc_safety_framework_for_acv_fr-s.pdf
- i Évaluation de la sécurité des systèmes de conduite automatisés au Canada : https://www.tc.gc.ca/fr/services/routier/documents/tc_safety_assessment_for_ads_fr-s.pdf
- ii Véhicules automatisés et connectés, <https://www.tc.gc.ca/fr/services/routier/technologies-novatrices/vehicules-automatisees-connectees.html>
- iii CANUTEC : <https://www.tc.gc.ca/fra/canutec/menu.htm>
- iiii Nunavut Fisheries and Marine Training Consortium <https://nfmmtc.ca/>
- lv British Columbia Institute of Technology: <https://www.bcit.ca/>
- lv Collège Camosun : <http://camosun.ca/>
- lvi Nova Scotia Community College: <https://www.nsc.ca/>

-
- lvii InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html>
- lviii À propos de la *Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux* : <https://www.tc.gc.ca/fr/securitemaritime/bateaux-abandonnes-epaves-4454.html>
- lix Agence canadienne de développement économique du Nord : <https://www.cannor.gc.ca/fr/1351104567432/1351104589057>
- lx Innovation, Sciences et Développement économique Canada: <http://www.ic.gc.ca/eic/site/icgc.nsf/fr/accueil>
- lxi InfoBase du GC : <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- lxii Programme de transfert des installations portuaires : <https://www.tc.gc.ca/fr/programmes-politiques/programmes/programme-transfert-installations-portuaires.html>
- lxiii *Règlement sur les renseignements relatifs au transport* : <https://laws.justice.gc.ca/fr/reglements/DORS-96-334/>
- lxiv Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers : <https://www.tc.gc.ca/fr/services-generaux/fonds-pour-portes-dentree-passages-frontaliers.html>
- lxv InfoBase du GC : <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html>
- lxvi Projet de loi C-58 : <https://www.parl.ca/DocumentViewer/fr/42-1/projet-loi/C-58/sanction-royal>
- lxvii Vingt-quatrième rapport annuel du greffier du Conseil privé au premier ministre sur la fonction publique; information sur la santé mentale et le bien-être au travail : <https://www.canada.ca/fr/conseil-prive/organisation/greffier/publications/2017-rapport-annuel-page-accueil/rapport.html>
- lxviii *Loi sur les langues officielles* : <https://laws-lois.justice.gc.ca/fr/lois/O-3.01/>
- lxix *Charte canadienne des droits et libertés* : <https://laws-lois.justice.gc.ca/fr/const/page-15.html>
- lxx Normes du Conseil du Trésor sur l'accessibilité des sites Web : <https://www.tbs-sct.gc.ca/pol/doc-fra.aspx?id=23601>
- lxxi Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux : <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/sites-contamines-federaux/plan-action.html>
- lxxii Fonds d'infrastructure de transport de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique : <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/sites-contamines-federaux/plan-action.html>
- lxxiii Plan ministériel 2019-2020 de Transport Canada : <https://www.tc.gc.ca/fr/services-generaux/transports-canada-2019-2020-plan-ministeriel.html>
- lxxiv Budget de 2016 : <https://www.budget.gc.ca/2016/home-accueil-fr.html>
- lxxv Comptes publics du Canada 2017–2018, <http://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/recgen/cpc-pac/index-fra.html>
- lxxvi InfoBase du GC : <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- lxxvii Rapports financiers de Transports Canada : <https://www.tc.gc.ca/fr/services-generaux/finance-ef-791.htm>
- lxxviii Portefeuille de Transports Canada <https://www.tc.gc.ca/fr/sujet-ausujetdetc.html>
- lxxix Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent <http://www.greatlakes-seaway.com/fr/>
- lxxx Site Web de l'Administration de pilotage des Grands Lacs : <http://www.glpa-apgl.com/>
- lxxxi Loi sur le ministère des Transports : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fr/lois/T-18/>
- lxxxii Au sujet de Transports Canada – Information ministérielle : <https://www.tc.gc.ca/fr/sujet-ministere-survol.htm>
- lxxxiii Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques: <https://www.tc.gc.ca/fr/sujet-ministere-survol.htm>
- lxxxiv Énoncé économique de l'automne 2017 : <https://www.budget.gc.ca/fes-eea/2017/docs/statement-enonce/toc-tdm-fr.html>
- lxxxv InfoBase du GC : <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html>
- lxxxvi Rapport sur les dépenses fiscales fédérales : <https://www.fin.gc.ca/purl/taxexp-fra.asp>