TRANSPORTS CANADA

Plan ministériel
2020-2021

Transports Canada Transport Canada

Canada

Erratum

À la suite du dépôt au Parlement et de la publication en ligne du Plan ministériel de TC 2020-2021, il a été déterminé que le document de référence comportait quelques erreurs. Des corrections ont été apportées aux versions PDF et HTML du document publiées en ligne pour garantir l'exhaustivité et la transparence des renseignements. Ces corrections incluent :

Section : Dépenses et ressources humaines, État des résultats condensé prospectif :

- Les informations financières ont été corrigés afin de présenter les chiffres au dollar prêt au lieu de milliers.
- L'hyperlien de l'état prospectif des opérations plus détaillé a été corrigé pour qu'il lie à l'état qui se terminant le 31 mars 2021 au lieu du 31 mars 2019.

Transports Canada

2020–2021

Plan ministériel

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

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, 2020, Ottawa, Canada

N° de catalogue T1-27F-PDF

ISSN 2371-8439

Ce document est disponible sur le site Web de Transports Canada[i].

Ce document est accessible en médias substituts, sur demande.

Table des matières

De la part du ministre 1

Aperçu de nos plans 3

Responsabilités essentielles : résultats et ressources prévus 11

Responsabilité essentielle 1 : Réseau de transport sûr et sécuritaire 11

Responsabilité essentielle 2 : Réseau de transport écologique et novateur 28

Responsabilité essentielle 3 : Un réseau de transport efficace 33

Services internes : résultats prévus 39

Dépenses et ressources humaines 43

Dépenses prévues 43

Ressources humaines prévues 46

Budget des dépenses par crédit voté 47

État des résultats condensé prospectif 47

Renseignements ministériels 48

Profil organisationnel 48

Raison d'être, mandat et rôle : composition et responsabilités 48

Contexte opérationnel 48

Cadre de présentation de rapports 48

Renseignements connexes sur le Répertoire des programmes 52

Tableaux de renseignements supplémentaires 52

Dépenses fiscales fédérales 52

Coordonnées de l'organisation 53

Annexe : Définitions 55

Notes en fin d'ouvrage 59

De la part du ministre

Je suis heureux de présenter le Plan ministériel de Transports Canada pour 2020-2021. Le Plan fournit aux parlementaires et aux Canadiennes et Canadiens de l'information sur ce que fait Transports Canada et sur ce qu'il prévoit faire.

Transports Canada veille à ce que le réseau canadien de transport des passagers et des marchandises soit sûr, sécuritaire, respectueux de l'environnement et efficace.

Le Plan explique comment le Ministère évaluera et mesurera les aspects suivants :

- l'efficacité de son travail;
- la mesure dans laquelle l'affectation des ressources suit les priorités;
- sa capacité d'adaptation aux événements qui surviennent afin d'aller chercher les résultats que les Canadiens demandent et méritent.

Dans le cadre du plan Transports 2030[ii], nous cherchons à améliorer la façon dont les différentes composantes du réseau de transport canadien sont intégrées. Cette initiative favorise la croissance économique et la création d'emplois et répond aux besoins de la classe moyenne du Canada.

Transports Canada se concentre sur l'amélioration des corridors commerciaux, la progression du Plan de protection des océans[iii], l'atteinte des cibles relatives aux véhicules zéro émission[iv] et la modernisation des activités ministérielles, pour ne mentionner que quelques exemples. Le Ministère prend aussi des mesures pour moderniser les lois et règlements relevant de son autorité. Les lois et règlements modernisés doivent être efficaces et fondés sur le risque. Ils doivent également favoriser et permettre l'innovation.

La modernisation fait partie des principaux thèmes abordés à Transports Canada. Nous devons être prêts à intégrer les nouvelles technologies, telles que les véhicules connectés et automatisés. Pour réussir notre processus de modernisation, nous devons aussi nous assurer que tous les employés du Ministère – y compris le personnel qui travaille directement avec les Canadiennes et les Canadiens, comme les inspecteurs – disposent des outils modernes dont ils ont besoin pour servir adéquatement et efficacement la population canadienne.

J'ai la certitude que Transports Canada respectera ses engagements de façon responsable et efficace, en ayant à l'esprit les meilleurs intérêts des citoyens canadiens. Nous sommes tous

conscients de l’importance que revêt le réseau de transport de notre pays pour l’économie canadienne et pour le mieux-être de nos citoyens.

Le premier ministre a énoncé ses priorités dans ma lettre de mandat[v]. Nous allons respecter ces priorités. Je continuerai de veiller à ce que le réseau de transport du Canada contribue à notre ambitieux programme de croissance économique et de création d’emplois.

Je suis ravi de poursuivre ma collaboration avec l’excellent personnel dévoué de Transports Canada, alors que l’année 2020-2021 nous apportera son lot de défis et de possibilités.

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

Ministre des Transports

Aperçu de nos plans

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.

Principaux faits saillants de la planification pour 2020-2021 :

- Investir dans les corridors commerciaux du Canada pour accroître l'accès des produits canadiens au marché mondial, notamment dans les projets suivants :
    - les projets au moyen du Fonds national des corridors commerciaux[vi];
    - le Système d'information sur le commerce et le transport, entre autres le développement du Carrefour de données et d'information;
    - les projets de visibilité de la chaîne d'approvisionnement;
    - des travaux menés en collaboration avec la Banque de l'infrastructure du Canada[vii].
- Poursuivre l'examen de la modernisation des ports dans le but de mettre à jour les structures de gouvernance et ainsi de promouvoir les investissements dans les ports canadiens et de contribuer à ce que les grands ports canadiens deviennent parmi les plus efficients au monde.
- Terminer l'examen de la voie maritime du Saint-Laurent[viii].
- Faire progresser la mise en œuvre des modifications législatives visant à améliorer l'accès, la transparence, l'efficacité et l'investissement à long terme dans le système ferroviaire canadien de transport de marchandises.
- Moderniser le cadre législatif et réglementaire en prenant des mesures visant à inscrire deux nouveaux pouvoirs ministériels dans la *Loi sur les transports au Canada*[ix] qui faisaient partie du projet de loi annuel de modernisation de la réglementation de 2019. Ces nouveaux pouvoirs :
    - éliminent les obstacles à l'arrivée des services numériques en permettant l'obtention de versions numériques de documents ou de processus sur support papier;
    - autorisent des exemptions pour encourager l'innovation dans tout le réseau de transport.
- Respecter les engagements réglementaires et stratégiques énoncés dans la Feuille de route de l'Examen de la réglementation du secteur des transports de 2018. La concrétisation de ces

engagements mènera à l'élimination des obstacles réglementaires qui freinent l'innovation et l'investissement dans le secteur.

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

Principaux faits saillants de la planification pour 2020-2021 :

- Terminer le transfert des actifs de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien[x] vers une entité indépendante sans but lucratif qui viendra améliorer l'expérience des passagers. Cela suppose entre autres l'établissement d'une norme de service claire visant à limiter le temps d'attente des voyageurs aux points de contrôle de sécurité des aéroports.
- Mettre en œuvre et faire appliquer le *Règlement sur les renseignements relatifs au transport* (collecte des données sur le rendement du transport aérien) - Phase I afin de mesurer l'efficacité du *Règlement sur la protection des passagers aériens*[xi] pour ce qui est d'améliorer l'expérience des passagers aériens.
- Collaborer avec des partenaires afin que les personnes handicapées disposent d'un meilleur accès au réseau de transport.
- Suivre et faire respecter la fusion approuvée récemment entre First Air et Canadian North, qui vise ce qui suit :
    - le prix des voyages aériens dans le Nord est juste et abordable;
    - la capacité est préservée et améliorée au besoin;
    - les personnes qui voyagent dans le Nord ont droit à un service de haut niveau.
- Déterminer s'il faut approuver ou non l'acquisition de Transat par Air Canada et formuler une recommandation au Cabinet à ce sujet, notamment en définissant un programme de surveillance et d'application de la loi ainsi que les modalités.
- Travailler de concert avec VIA Rail[xii] et la Banque de l'infrastructure du Canada pour finaliser l'évaluation de la proposition visant à créer un service ferroviaire à grande fréquence[xiii] de VIA Rail dans le corridor Toronto-Ottawa-Montréal-Québec et pour examiner les options relatives à l'avenir des services ferroviaires voyageurs interurbains à l'extérieur du corridor.
- Travailler en collaboration avec VIA Rail pour rendre les voyages dans les parcs nationaux du Canada plus accessibles et plus abordables.
- Mettre en place des mesures visant à renforcer la transparence, la responsabilisation et l'efficience des aéroports canadiens.

- Poursuivre le travail avec les partenaires du projet pour mener à bien le projet pilote d'identité numérique du voyageur digne de confiance[xiv].

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, tout en respectant les engagements envers les collectivités autochtones.

Principaux faits saillants de la planification pour 2020-2021 :

- Travailler avec des partenaires à la mise en œuvre du Plan de protection des océans dans les buts suivants :
    - améliorer notre système de sécurité maritime et prévenir les incidents maritimes;
    - améliorer notre capacité d'intervenir en cas d'incidents maritimes;
    - préserver et rétablir nos écosystèmes marins;
    - faire progresser l'établissement de partenariats avec les peuples autochtones;
    - renforcer notre compréhension de la façon dont le pétrole brut et les différents produits pétroliers réagissent quand ils sont déversés dans un environnement marin.
- Continuer d'élaborer et de mettre en œuvre des mesures pour protéger les baleines contre les effets négatifs du trafic maritime sur les côtes du Canada.
- Appuyer les investissements dans les activités commerciales et l'infrastructure de transport en Arctique et dans les collectivités nordiques en procédant comme suit :
    - travailler en collaboration avec des partenaires à la mise en œuvre du Cadre stratégique pour l'Arctique et le Nord[xv] afin d'améliorer les possibilités socio-économiques offertes aux habitants du Nord;
    - lancer le Cadre stratégique des transports en Arctique qui vise à orienter les politiques, les règlements et les programmes mis en place dans le Nord;
    - construire le hangar et l'unité d'hébergement qui serviront au Programme national de surveillance aérienne[xvi] à Iqaluit;
    - investir une somme additionnelle de 400 millions de dollars dans le Fonds national des corridors commerciaux annoncé dans le Budget de 2019.
- Poursuivre la surveillance aérienne de la pollution au-dessus de tous les plans d'eau canadiens au moyen du Programme national de surveillance aérienne.

- Appuyer les efforts visant à réduire les répercussions du transport maritime sur l'environnement et les écosystèmes.
- Donner suite à notre engagement pris auprès de nos homologues provinciaux et des représentants du secteur de la pêche afin de réduire les risques pour la vie des pêcheurs et de protéger leurs biens.

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

Principaux faits saillants de la planification pour 2020-2021 :

- Accroître la transparence de la surveillance de la sûreté et de la sécurité du réseau de transport en faisant connaître publiquement nos activités de conformité et d'application de la loi.
- Passer en revue les mesures visant à s'attaquer au problème de la conduite avec facultés affaiblies dans le secteur des transports.
- Élaborer des règles et des règlements pour renforcer la sécurité ferroviaire dans les domaines de la gestion de la fatigue, du matériel voyageurs, de la sécurité de la voie et des compétences des employés des chemins de fer et de la formation qui leur est offerte.
- Poursuivre la prise de mesures faisant suite aux recommandations de l'examen réglementaire de 2017-2018 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*[xvii].
- Finaliser des règlements pour les enregistreurs vocaux et vidéo des locomotives.
- Finaliser la réglementation visant à améliorer la sécurité du transport ferroviaire des passagers.
- Entreprendre un examen pluriministériel des Centres des opérations de la sûreté maritime[xviii] afin d'améliorer les efficacités opérationnelles.
- Accroître la disponibilité des inspecteurs maritimes et terrestres dans le Nord.
- Intégrer et moderniser les bases de données essentielles sur le transport de marchandises dangereuses[xix] (TMD) pour créer un système dénommé « CORE » qui permettra de faire ce qui suit :
    - appuyer la prise de décisions fondées sur le risque dans le cas des interventions touchant à la sécurité;

  - renforcer les activités relatives au TMD en établissant un registre des entités réglementées qui manipulent, offrent de transporter, transportent ou importent des marchandises dangereuses;
  - vérifier la conformité réglementaire à l'échelle du pays.

- Travailler de concert avec les partenaires provinciaux et territoriaux et le Groupe de travail sur la sécurité des autobus scolaires[xx] pour trouver des moyens de renforcer la sécurité des autobus scolaires, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de ceux-ci, en mettant l'accent sur les ceintures de sécurité.
- Travailler avec des intervenants à l'élaboration d'outils d'orientation et d'évaluation de la sécurité pour appuyer la recherche, les essais et le déploiement de véhicules connectés et automatisés.
- Mettre en place des mesures pour améliorer la sécurité du Système d'aviation canadien de l'avenir en assurant une plus grande transparence et efficience.
- Promouvoir la sécurité aérienne en :
  - mettant à jour la réglementation pour réduire le fardeau administratif et les coûts d'observation;
  - améliorant la surveillance de la sécurité aérienne;
  - renforçant la capacité de l'équipe de certification de la sécurité aérienne afin de répondre aux demandes de service de l'industrie.

Priorité 5 : Réduire les répercussions sur l'environnement et adopter de nouvelles technologies afin d'améliorer la vie des Canadiennes et Canadiens.

Principaux faits saillants de la planification pour 2020-2021 :

- Continuer d'élaborer et de mettre en œuvre de nouvelles mesures pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant du transport intérieur et international et appuyer les priorités gouvernementales en vertu du Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques[xxi].
- Collaborer avec les ministres de l'Innovation, des Sciences et de l'Industrie[xxii], des Ressources naturelles[xxiii] et de l'Environnement et du Changement climatique[xxiv] afin de réaliser des progrès quant à nos cibles relatives aux véhicules zéro émission qui sont les suivantes :
  - 10 % des ventes de véhicules légers neufs par année d'ici 2025;

- 30 % d'ici 2030;
- 100 % d'ici 2040.

- Soutenir les projets nationaux et internationaux qui contribuent à la stratégie nationale du gouvernement du Canada visant à éliminer les déchets de plastique.
- Permettre l'élaboration et l'adoption de méthodes et de technologies pour réduire le bruit sous-marin provenant du trafic maritime et son impact sur les baleines en danger.
- Faire face à la menace des espèces envahissantes en réagissant à la Convention internationale de l'Organisation maritime internationale[xxv] pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, 2004.
- Travailler en collaboration avec d'autres ministères à la proposition de l'Organisation maritime internationale visant à interdire l'utilisation de mazout lourd dans les bâtiments circulant dans l'Arctique.
- Continuer d'appuyer la réalisation du projet d'agrandissement du pipeline Trans Mountain[xxvi], y compris la mise en place de mesures d'aménagement et la formulation de réponses aux recommandations de la Régie canadienne de l'énergie (anciennement l'Office national de l'énergie)[xxvii].
- Acquérir un système d'aéronef télépiloté (drone) très performant pour mener un projet pilote visant à élargir la zone couverte par le Programme national de surveillance aérienne dans l'Arctique à l'aide d'une nouvelle technologie.
- Évaluer de nouvelles technologies perturbatrices afin d'élaborer des normes, des codes et des règlements de sécurité à jour.
- Miser sur les systèmes d'aéronefs télépilotés (drones) en élaborant d'autres règlements, projets pilotes et stratégies visant à accroître la collaboration entre les ministères fédéraux.

Priorité 6 : Transformer la conception des programmes et des services ainsi que le prestation aux Canadiennes et Canadiens afin de s'adapter à un monde en évolution.

Principaux faits saillants de la planification pour 2020-2021 :

- Améliorer l'expérience des services en ligne de Transports Canada et augmenter le nombre de services accessibles par les canaux numériques.
- Adopter des approches novatrices et centrées sur l'utilisateur dans la conception des programmes et des services prioritaires en tirant parti de l'analyse des données et des nouvelles technologies, comme la robotique, l'intelligence artificielle et la réalité virtuelle, afin de faire la transition vers un gouvernement davantage connecté.

- Moderniser les frais en mettant en œuvre les exigences de la *Loi sur les frais de service*[xxviii], et planifier la gestion numérique des frais dans l'avenir.
- Moderniser les pratiques de surveillance et d'application de la réglementation en élaborant des processus d'inspection numériques communs et éclairés par le risque et en fournissant aux inspecteurs des données et des outils optimisés.
- Mettre en œuvre des stratégies pour accélérer le déploiement et l'adoption de technologies novatrices dans le secteur des transports.
- Élaborer une stratégie de données favorisant ce qui suit :
    - la transparence et la confiance du public à notre endroit et à l'égard de notre travail;
    - des données sur les transports ouvertes et accessibles;
    - une prise de décisions fondées sur des données probantes;
    - le ciblage des risques pour le grand public;
    - la prestation des services et la présentation des résultats.
- S'attaquer aux obstacles à la prestation des programmes et des services et aux obstacles à l'innovation et au partage des données par la modernisation des règlements et des lois et la conception de politiques.

Pour de plus amples renseignements sur les plans, les priorités et les résultats prévus de Transports Canada, prière de consulter la section « Résultats prévus et ressources » du présent rapport.

Responsabilités essentielles : résultats et ressources prévus

La présente section contient des renseignements détaillés au sujet des ressources et des résultats prévus du Ministère pour chacune de ses responsabilités essentielles.

Responsabilité essentielle 1 : Réseau de transport sûr et sécuritaire

Description

Veiller à ce que le réseau de transport canadien soit sûr et sécuritaire au moyen des lois, des règlements, des politiques et des activités de surveillance.

Faits saillants de la planification

- Améliorer la prise de décisions fondées sur des données probantes en procédant à la conception et à la mise en place d'un modèle qui évalue les risques actuels et nouveaux pour la population canadienne.
- Appuyer des projets de politiques et de règlements fondés sur des données probantes qui traitent du problème de la fatigue dans l'ensemble des moyens de transport. Cela comprend les éléments suivants :
    - adopter de nouvelles règles relatives au temps de travail et de repos et trouver d'autres façons de promouvoir une culture du travail saine;
    - envisager l'utilisation d'un système de gestion de la fatigue;
    - travailler avec des partenaires à la création d'outils de sensibilisation novateurs visant à réduire la fatigue en milieu de travail.
- Améliorer la capacité d'enquête de nos Unités régionales d'application de la loi en donnant des activités de formation et en élaborant les structures organisationnelles finales.
- Assurer une surveillance du point de vue de la sûreté et de la sécurité en vue d'atténuer le problème lié aux capacités affaiblies en milieu de travail pour l'ensemble des moyens de transport, et mettre en place de nouvelles mesures de sécurité en raison de la légalisation du cannabis et des politiques sur les drogues et l'alcool présentement en vigueur en travaillant de concert avec des partenaires provinciaux/territoriaux, fédéraux et internationaux.
- Élaborer des politiques de sécurité modernes, flexibles et novatrices s'appliquant aux technologies nouvelles et émergentes. Plus précisément, nous nous concentrerons sur les activités suivantes :

- créer un régime de sécurité flexible;
- mener des travaux de recherche;
- harmoniser les activités du gouvernement fédéral avec celles de nos homologues provinciaux/territoriaux;
- mettre à l'essai les lignes directrices s'appliquant aux navettes automatisées et aux systèmes coopératifs de camions circulant en peloton (en créant un convoi de camions à l'aide de systèmes d'aide à la conduite connectés et automatisés);
- établir des protocoles d'enquête sur les collisions avec des véhicules automatisés;
- élaborer et mettre à jour des documents importants, comme les suivants :
  - Cadre de sécurité du Canada pour les véhicules automatisés et connectés[xxix];
  - Essais des véhicules hautement automatisés au Canada : lignes directrices à l'intention des organismes d'essais[xxx];
  - Guide pancanadien sur la cybersécurité des véhicules automatisés et connectés.

- Mettre en œuvre les modifications législatives et élaborer des modifications réglementaires pour faire suite à la révision de la *Loi sur la sécurité automobile*[xxxi]. Le projet de loi S-2 est venu renforcer les pouvoirs du ministre des Transports en matière de conformité et d'application de la loi dans le domaine de la sécurité routière. Il a apporté une marge de manœuvre qui nous aide à suivre le rythme des nouvelles technologies, comme les véhicules connectés et automatisés.
- Travailler en étroite collaboration avec nos partenaires pour renforcer la sécurité des véhicules commerciaux en misant sur une norme pour la formation des conducteurs commerciaux au niveau d'entrée.
- Utiliser des bacs à sable réglementaires pour tester des technologies novatrices permettant de faire avancer le programme de réglementation en matière de sûreté et de sécurité.
- Mettre en place la norme technique nationale harmonisée pour les dispositifs d'enregistrement électronique qui sont utilisés pour consigner les heures de conduite des véhicules commerciaux.
- Élaborer une structure de gouvernance et un cycle d'examen régulier du Code canadien de sécurité[xxxii].

- Évaluer les mesures définies par le Groupe de travail sur la sécurité des autobus scolaires visant à renforcer la sécurité des autobus, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de ceux-ci. En collaboration avec nos partenaires provinciaux et territoriaux, nous examinerons des projets pilotes permettant d'évaluer les aspects opérationnels liés à l'utilisation de ceintures de sécurité à trois points d'ancrage.

- Investir dans des projets visant l'amélioration de la sécurité ferroviaire et de l'éducation et de la sensibilisation du public.

- Renforcer la gestion des urgences à l'échelle de Transports Canada et vérifier que nos processus s'harmonisent avec le cadre pangouvernemental de gestion des urgences[xxxiii] plus vaste. Plus précisément, nous améliorerons la façon dont nous désignons et mobilisons le personnel et continuerons de donner de la formation sur le système de commandement en cas d'incident et le centre des opérations d'urgence.

- Offrir un soutien en tout temps aux intervenants d'urgence par l'entremise du Centre d'intervention de Transports Canada et de CANUTEC. Le Centre d'intervention de Transports Canada, qui est le point de contact au Ministère en cas d'urgence en tout temps, veille à échanger de l'information opportune sur les incidents liés à la sûreté et à la sécurité avec des partenaires clés à l'interne et à l'extérieur de TC.

- Élaborer un modèle de service modernisé pour le Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport[xxxiv] qui améliorera l'efficacité et l'efficience du système.

- Établir un plan d'action pour vérifier la conformité du transport de marchandises dangereuses. À cette fin, nous devrons examiner les données de conformité provinciales/territoriales pour le transport routier, qui seront étayées par un registre national des entités réglementées.

- Élaborer et mettre en œuvre un plan stratégique et réglementaire permettant de prévoir les problèmes liés au transport de marchandises dangereuses et d'y réagir. Ce plan vise à :

    - permettre la tenue de consultations initiales et un engagement significatif auprès d'intervenants;

    - rendre les règlements canadiens conformes aux codes internationaux;

    - nous aider à nous adapter avec l'industrie, à accroître la capacité et à renforcer la réglementation.

- Élaborer et mettre en place des programmes de surveillance qui viendront appuyer le *Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses*[xxxv] et le projet de *Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire de voyageurs*.

- Mener des recherches en collaboration avec des partenaires nationaux et internationaux, y compris les Nations Unies et les États-Unis, sur ce qui suit :
    - le danger, l'inflammabilité et les propriétés comportementales du distillat et du pétrole brut;
    - l'emballage des piles au lithium en vue de leur transport par voie aérienne;
    - les mesures de confinement dans des conditions non idéales;
    - de nouveaux projets de recherche scientifique en fonction des nouvelles tendances et des besoins des programmes chaque année;
    - les possibilités d'utiliser d'autres sources d'énergie telles que les batteries, l'hydrogène et d'autres technologies comme source d'alimentation ainsi que le gaz naturel liquéfié comme carburant de remplacement pour le transport maritime.
- Élaborer et tenir à jour des normes de sécurité pour les contenants comme des wagons-citernes, des citernes routières, des grands récipients pour vrac et des bouteilles.
- Publier et distribuer la version 2020 du Guide des mesures d'urgence en collaboration avec les États-Unis, le Mexique et l'Argentine, puis échanger des pratiques exemplaires avec ces pays.
- Collaborer avec les premiers intervenants, les municipalités, les groupes autochtones, l'industrie et les établissements de formation afin de créer un programme de formation nationale sur les liquides inflammables, ce qui aiderait les premiers intervenants à assurer la sécurité du public à la suite d'un incident mettant en cause des liquides inflammables transportés par train.
- Concentrer nos efforts sur notre cadre réglementaire sur la sécurité aérienne :
    - en modernisant le *Règlement de l'aviation canadien*[xxxvi](RAC) pour faire face aux nouvelles priorités et aux technologies en évolution dans le milieu de l'aviation;
    - en utilisant la page Web Parlons transport[xxxvii] et d'autres approches pour mobiliser et consulter les intervenants;
    - en s'engageant auprès de la communauté internationale de l'aviation et en renforçant l'influence et l'expertise réglementaire du Canada sur la scène internationale.
- Travailler avec d'autres ministères fédéraux et partenaires de l'industrie pour faire en sorte que le système de sécurité aérienne du Canada demeure dynamique, efficient et efficace et que nous puissions appuyer notre croissance économique et optimiser la sûreté.

- S’attaquer aux risques pour la sécurité que présentent les systèmes d’aéronefs télépilotés (drones) illégaux en procédant comme suit :
    - collaborer avec l’industrie et des experts d’autres ministères en vue de produire du matériel d’orientation permettant de savoir comment réagir en cas d’incident impliquant un drone à un aéroport;
    - réaliser des projets pilotes pour tester des contre-mesures (p. ex. technologie) dans un environnement aéroportuaire;
    - travailler en collaboration avec des partenaires internationaux à des pratiques exemplaires en vue d’élaborer un plan stratégique pour s’attaquer aux risques et aux points faibles du système aérien.
- Miser sur des systèmes d’aéronefs télépilotés (drones), ce qui demande entre autres une réglementation pour assurer la sécurité des opérations, la réalisation de projets pilotes et une collaboration interministérielle, notamment pour détecter les baleines noires de l’Atlantique Nord dans le golfe du Saint-Laurent.
- Lancer le projet pilote lié à l’identité numérique du voyageur digne de confiance sur certains vols d’Air Canada et de KLM entre l’Aéroport d’Amsterdam-Schiphol et l’Aéroport international Toronto Pearson ou l’Aéroport de Montréal-Trudeau.
- Mettre en place un programme de certification des équipes maître et chien entraînées à la détection d’explosifs. Ce programme renforcera la sécurité aérienne et fournira aux intervenants chargés du fret et de la poste une méthode plus flexible de contrôle du fret aérien.
- Renforcer 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. Cette initiative encouragera la compétitivité du secteur de l’aérospatiale canadien tout en assurant le maintien de niveaux de sécurité optimaux.
- Contribuer à la réduction de la pollution émanant des bâtiments en effectuant une surveillance des entreprises de transport maritime pour vérifier qu’elles respectent bien les lois canadiennes, comme la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*[xxxviii]. Pour y arriver, nous prévoyons utiliser les moyens suivants :
    - le Programme national de surveillance aérienne[xxxix];
    - des inspections et des vérifications;
    - la surveillance et l’application de la loi.

- Moderniser nos cadres de réglementation et de surveillance de la sûreté et de la sécurité maritimes en faisant ce qui suit :
    - renforcer la réglementation portant sur la sécurité de la navigation et les réseaux de communication radio. Cela permettra de réduire les risques et de faciliter les opérations de recherche et de sauvetage. Nous harmoniserons par le fait même la réglementation en fonction des exigences internationales. Par ailleurs, nous donnerons suite aux recommandations concernant le transport d'équipement de sécurité de la navigation à bord des bâtiments;
    - travailler avec des partenaires nationaux et internationaux de la sûreté maritime[1] afin de créer des protocoles d'échange d'information et de planifier des interventions coordonnées face aux menaces pour la sûreté maritime;
    - mettre à jour le *Règlement sur le personnel maritime*[xl] en établissant des exigences pour que les gens de mer soient dûment agréés et formés, en protégeant la santé et le bien-être des personnes et en veillant à ce que la réglementation soit conforme aux pratiques courantes de l'industrie maritime;
    - mettre en œuvre le *Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments*[xli], qui garantira que les exigences canadiennes en matière de construction et d'équipement de nouveaux bâtiments sont conformes aux normes modernes et aux pratiques exemplaires de l'industrie;
    - mettre à jour le *Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires* afin d'exiger que les compagnies et exploitants de bâtiments mettent en place des systèmes de gestion de la sécurité en vue de mieux s'adapter aux nouvelles technologies de l'industrie maritime. L'objectif est de réduire le nombre de décès et de blessures dans la marine marchande;
    - modifier le *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche*[xlii] afin d'améliorer la sécurité globale de l'industrie maritime;
    - assurer la sûreté des bâtiments et des installations et des ports maritimes canadiens, et veiller à ce que le Canada s'acquitte de ses obligations internationales en matière de sûreté maritime en harmonisant les exigences réglementaires.
- Protéger les eaux navigables du Canada en mettant en œuvre la nouvelle *Loi sur les eaux navigables canadiennes*[xliii]. Cela comprend les éléments suivants :

[1] Parmi nos partenaires nationaux et internationaux, mentionnons les membres du « Groupe des cinq » : le Canada; les États-Unis; le Royaume-Uni; l'Australie; la Nouvelle-Zélande.

- travailler à l'établissement de nouveaux partenariats avec les peuples autochtones;
- mettre à jour l'Arrêté sur les ouvrages secondaires;
- lancer un nouveau processus permettant aux Canadiennes et Canadiens et aux peuples autochtones de demander l'ajout d'eaux navigables à l'annexe de la Loi (liste des eaux protégées);
- consulter le public concernant les propositions relatives au recouvrement des coûts et aux amendes administratives.

Analyse comparative entre les sexes plus

Nos programmes faisant partie de la Responsabilité essentielle 1, « Un réseau de transport sûr et sécuritaire», 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. Il s'agit plus particulièrement de ce qui suit :

- Faire preuve de leadership dans des forums internationaux, comme l'Organisation maritime internationale, afin d'encourager l'industrie maritime à passer d'une main-d'œuvre à prédominance masculine à une représentation accrue des femmes.
- Mettre en œuvre des initiatives, comme le Programme de formation dans le domaine maritime[xliv], afin de réduire les obstacles à la formation maritime pour les groupes sous-représentés, comme les femmes et les peuples autochtones.
- Renforcer les cadres de réglementation, comme l'intégration sécuritaire des systèmes d'aéronefs télépilotés (drone) dans l'espace aérien canadien, en évaluant l'impact que les nouveaux règlements pourraient avoir sur les groupes identifiables, comme les peuples autochtones, et en tenant compte du sexe, de l'âge et de l'emplacement géographique.

Programme de développement durable à l'horizon 2030 et Objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies[2]

En vertu du troisième ODD des Nations Unies, Bonne santé et bien-être, on s'attend à ce que la Cible 3.6, qui se rapporte au nombre de décès et de blessures dans des accidents de la route à l'échelle mondiale, soit renouvelée lors de la troisième Conférence mondiale sur la sécurité routière. Nous donnerons notre appui à la formulation de la nouvelle cible et élaborerons des

[2] La Stratégie ministérielle de développement durable de Transports Canada cible des activités favorables à l'atteinte des ODD des Nations Unies. Le Ministère déposera une nouvelle Stratégie ministérielle de développement durable sur trois ans (2020-2023) d'ici juin 2020.

mesures visant un progrès continu vers la réduction du nombre de décès et de blessures dans des accidents de la route au Canada.

Expérimentation

L'objectif de l'initiative sur l'identité numérique du voyageur digne de confiance est de permettre à des passagers d'échanger des renseignements avec des intervenants du secteur de l'aviation. Cela facilitera les déplacements en avion sans compromettre les normes de sécurité élevées. Cette initiative tire profit des avantages des nouvelles technologies, comme la chaîne de blocs, la cryptographie et la biométrie.

Dans le cadre de ce projet pilote, nous accomplissons les tâches suivantes :

- évaluer l'incidence de la chaîne de blocs sur le secteur de l'aviation;
- tester l'incidence de la biométrie sur la conformité des intervenants aux règlements sur la vérification de l'identité;
- examiner la mesure dans laquelle l'utilisation de l'identité numérique et de la biométrie permet aux passagers de passer plus rapidement les contrôles de sécurité dans les aéroports au Canada.

Nous appliquerons de nouvelles approches pour mettre à l'essai des technologies et des processus novateurs qui nous aideront à élaborer des règlements ou des méthodes non réglementaires pour garantir la sûreté et la sécurité, notamment ce qui suit :

- des projets pilotes pour tester des systèmes d'aéronefs télépilotés (drones) au-delà de la visibilité directe;
- un projet pilote visant à accroître la délégation de pouvoirs aux fabricants pour la délivrance de permis de vol.

Nous appuyons la prise de décisions fondées sur des données probantes qui utilise des points de vue tirés de la science comportementale pour étoffer les politiques et lignes directrices s'appliquant aux activités de sûreté et sécurité. Par exemple :

- demander à un boursier du Programme de bourses du Bureau du Conseil privé de trouver des techniques novatrices misant sur la science du comportement pour régler des enjeux stratégiques complexes touchant à l'ensemble des activités gouvernementales à TC.
- Nous intégrerons des constatations tirées de la science du comportement dans des projets réalisés à l'échelle du Ministère, comme :
    - la gestion de la fatigue;

- les instruments à privilégier pour s'attaquer aux problèmes de sûreté et de sécurité;
- la promotion du port du gilet de sauvetage auprès des plaisanciers;
- la prévention des accidents de véhicules aux passages à niveau.

Résultats prévus pour un Réseau de transport sûr et sécuritaire

Résultat 1 : Un réseau de transport sécuritaire

Résultat ministériel	Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2016–2017	Résultat réel 2017–2018	Résultat réel 2018–2019
1a) Un réseau de transport sécuritaire	Taux d'accidents aériens sur dix ans[3] (moyenne par année et par 100 000 déplacements des aéronefs)	La cible est que le taux n'augmente pas année après année	2021-03-31	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur	3,2 par 100 000 déplacements
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	2021-03-31	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur	0,7 par 100 000 déplacements
1c) Un réseau de transport sécuritaire	Taux d'accidents maritimes sur dix ans (moyenne par année et par 1 000 bâtiments commerciaux)[4]	La cible est que le taux n'augmente pas année après année	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur	8,8 par 1 000 bâtiments commerciaux

[3] Les taux d'accidents et de décès comprennent les aéronefs immatriculés à l'étranger qui sont exploités au Canada.

[4] Cet indicateur englobe chaque arrivée d'un bâtiment étranger, les bâtiments canadiens immatriculés de moins de 15 tonnes brutes et les bâtiments certifiés de plus de 15 tonnes brutes qui sont exploités en eaux canadiennes.

Résultat ministériel	Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2016–2017	Résultat réel 2017–2018	Résultat réel 2018–2019
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	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur	0,45 par 1 000 bâtiments commerciaux
1e) Un réseau de transport sécuritaire	Taux d'accidents ferroviaires 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[5]	2021-12-31	S.O. – Nouvel indicateur	Diminution de 3,7 %	Diminution de 5,2 %
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	2021-12-31	S.O. – Nouvel indicateur	Diminution de 12,5 %	Diminution de 26 %
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	2021-03-31	Diminution de 2,9 % en 2015 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2010-2014)	Diminution de 6,8 % en 2016 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2011-2015)	Diminution de 5,2 % en 2017 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2012-2016)

[5] Dans le cas des indicateurs 1e et 1f, la diminution des taux d'accidents et de décès dépend de la collaboration entre les compagnies de chemin de fer, les autorités routières et les administrations privées qui se partagent la responsabilité de la mise en œuvre des mesures visant à réduire les taux en question. Voilà pourquoi nous avons choisi un taux de réduction annuel de 5 %.

Résultat ministériel	Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2016–2017	Résultat réel 2017–2018	Résultat réel 2018–2019
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[6]	2021-03-31	Diminution de 7,0 % en 2015 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2010-2014)	Diminution de 6,8 % en 2016 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2011-2015)	Diminution de 13,4 % en 2017 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2012-2016)
1i) Un réseau de transport sécuritaire	Taux de mortalité 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	2021-03-31	Diminution de 12,7 % en 2015 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2010-2014)	Diminution de 9,5 % en 2016 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2011-2015)	Diminution de 10,9 % en 2017 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2012-2016)

[6] Dans le cas des indicateurs 1h et 1i, bien que nous ayons par le passé obtenu des résultats nettement supérieurs aux cibles fixées, la situation changera dans l'avenir puisque nous observons moins de baisses majeures du nombre de décès, et du nombre de blessures dans une certaine mesure. TC exerce un contrôle limité sur les décès et les blessures découlant d'accidents de la route.

Résultat ministériel	Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2016–2017	Résultat réel 2017–2018	Résultat réel 2018–2019
1j) Un réseau de transport sécuritaire	Nombre d'accidents associés à des marchandises dangereuses à signaler par année[7]	À déterminer[8]	À déterminer	S.O. (nouvel indicateur)	S.O. (nouvel indicateur)	S.O. (nouvel indicateur)

Résultat 2 : Un réseau de transport sûr

Résultat ministériel	Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2016–2017	Résultat réel 2017–2018	Résultat réel 2018–2019
2a) 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.[9]	S.O.	113,17	89,25	91,74

[7]Un rejet à signaler désigne :

- soit un déversement réel qui s'est produit lorsque la quantité de marchandises dangereuses déversée atteint le seuil minimal considéré comme causant un dommage à 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 1er décembre 2016 (DORS/2016-95 13 mai 2016). Voici quelques exemples possibles de cas de rejets prévus :
    1. un accident 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.

[8] En cours de révision pour 2020-2021 en raison de récents changements législatifs qui empêchent une comparaison directe avec les années précédentes.

[9] Aucune cible n'est inscrite pour l'indicateur puisque nous n'établissons pas, pour l'ensemble des dossiers que nous traitons, de cibles ou de quotas relativement au volume de dossiers que nous refusons, suspendons ou annulons.

Résultat ministériel	Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2016–2017	Résultat réel 2017–2018	Résultat réel 2018–2019
2b) Un réseau de transport sûr	Taux de suspensions des habilitations de sécurité en matière de transport	S.O.[10]	S.O.	9,30	8,68	10,29
2c) Un réseau de transport sûr	Taux d'annulations 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.[11]	S.O.	5,63	6,90	5,46
2d) Un réseau de transport sûr	Taux de conformité des exploitants aériens aux règlements de Transports Canada en matière de sûreté[12]	90 %	2021-03-31	88,94 %	90,08 %	91,8 %

[10] Aucune cible n'est inscrite pour l'indicateur puisque nous n'établissons pas, pour l'ensemble des dossiers que nous traitons, de cibles ou de quotas relativement au volume de dossiers que nous refusons, suspendons ou annulons.

[11] Aucune cible n'est inscrite pour l'indicateur puisque nous n'établissons pas, pour l'ensemble des dossiers que nous traitons, de cibles ou de quotas relativement au volume de dossiers que nous refusons, suspendons ou annulons.

[12] Le terme « entités réglementées canadiennes » englobe l'ensemble des aérodromes, des transporteurs aériens et des entités réglementées qui sont désignés par le Programme de sûreté du fret aérien et l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA).

Résultat ministériel	Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2016–2017	Résultat réel 2017–2018	Résultat réel 2018–2019
2e) Un réseau de transport sûr	Taux de conformité des exploitants maritimes aux règlements de Transports Canada en matière de sûreté [13]	80 %	2021-03-31	77 %	84 %	76 %

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

Résultat ministériel	Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2016–2017	Résultat réel 2017–2018	Résultat réel 2018–2019
3a) Un régime de sécurité et de sûreté moderne qui appuie la croissance économique	Pourcentage des nouvelles règles de la réglementation canadienne sur la sécurité ferroviaire en matière d'exploitation et de sécurité de l'équipement harmonisé avec les règles de la réglementation américaine en matière d'exploitation et de sécurité de l'équipement	80 %	2021-03-31	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur

[13] Par entités réglementées canadiennes, on entend les bateaux battant pavillon canadien se rendant à l'étranger, les ports et les installations maritimes se trouvant au Canada qui ont des interactions avec des bâtiments à leur départ ou à leur arrivée d'un voyage à l'étranger ainsi que les traversiers intérieurs et les installations pour traversiers selon ce qui est énoncé dans la réglementation.

Résultat ministériel	Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2016–2017	Résultat réel 2017–2018	Résultat réel 2018–2019
3b) Un régime de sécurité et de sûreté moderne qui appuie la croissance économique	Pourcentage des règlements de Transports Canada en matière de sécurité qui sont harmonisés avec les normes internationales en transport (aérien)	100 %	2021-03-31	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 sécurité qui sont harmonisés avec les normes internationales en transport (maritime)	90 %	2021-03-31	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur
3d) 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 (maritime)	90 %	2021-03-31	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur

Résultat ministériel	Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2016–2017	Résultat réel 2017–2018	Résultat réel 2018–2019
3e) Un régime de sécurité et de sûreté moderne qui appuie la croissance économique	Pourcentage des demandes provenant de la part des clients en matière d'autorisations de sécurité qui répondent aux normes de service de Transports Canada (transport des marchandises dangereuses).	À déterminer	À déterminer	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur	S.O.
3f) 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 %	2021-03-31	100 %	100 %	100 %
3g) Un régime de sécurité et de sûreté moderne qui appuie la croissance économique	Pourcentage des demandes de clients du secteur aérien pour obtenir des autorisations de sécurité ou de sûreté qui répondent aux normes de service de Transports Canada[14]	83 %	2021-03-31	79 %	71 %	84 %

[14] Cet indicateur, qui revient pour le transport maritime et le TMD, donne l'assurance que les services de TC peuvent être fournis de façon efficace et efficiente sans nuire inutilement aux possibilités économiques offertes à l'industrie.

Résultat ministériel	Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2016–2017	Résultat réel 2017–2018	Résultat réel 2018–2019
3h) Un régime de sécurité et de sûreté moderne qui appuie la croissance économique	Pourcentage de demandes de client pour obtenir des autorisations de sécurité ou de sûreté maritime qui respectent les normes de service de Transports Canada	80 %	2021-03-31	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur	S.O.

Les renseignements sur les ressources financières, les ressources humaines et le rendement liés au Répertoire des programmes de Transports Canada sont accessibles dans l'InfoBase du GC[xlv].

Ressources financières budgétaires prévues pour Un réseau de transport sûr et sécuritaire

Dépenses budgétaires pour 2020-2021 (selon le budget principal des dépenses)	Dépenses prévues 2020–2021	Dépenses prévues 2021–2022	Dépenses prévues 2022–2023
440 999 964	440 999 964	433 325 596	391 836 960

Les renseignements sur les ressources financières, les ressources humaines et le rendement liés au Répertoire des programmes de Transports Canada sont accessibles dans l'InfoBase du GC.

Ressources humaines prévues pour Un réseau de transport sûr et sécuritaire

Équivalents temps plein prévus 2020-2021	Équivalents temps plein prévus 2021-2022	Équivalents temps plein prévus 2022-2023
3 603	3 587	3 428

Les renseignements sur les ressources financières, les ressources humaines et le rendement liés au Répertoire des programmes de Transports Canada sont accessibles dans l'InfoBase du GC.

Responsabilité essentielle 2 : Réseau de transport écologique et novateur

Description

Faire progresser le programme environnemental lié au secteur des transports du gouvernement du Canada par la réduction des émissions atmosphériques nocives; protéger les milieux océanique et marin du Canada par la réduction des répercussions du transport maritime; confirmer un engagement envers l'innovation dans le secteur des transports.

Faits saillants de la planification

- Réduire les gaz à effet de serre et les émissions de pollution atmosphérique causées par les moyens de transport et adopter de nouvelles technologies propres qui améliorent la vie des Canadiens. Cela comprend les éléments suivants :
    - appuyer la création et la mise en œuvre de politiques et de programmes dans le contexte du Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques. Pour ce faire, il faudra notamment travailler de concert avec des partenaires afin de mettre en place des mesures facilitant la tâche aux personnes qui veulent opter pour un véhicule zéro émission;
    - participer à des forums internationaux, comme les événements de l'Organisation maritime internationale et de l'Organisation de l'aviation civile internationale[xlvi], afin de trouver des moyens de réduire les répercussions du transport international sur l'environnement;
    - collaborer avec des partenaires pour trouver des moyens de réduire les répercussions du transport maritime sur l'environnement et les écosystèmes.
- Soutenir les efforts nationaux et internationaux visant à prévenir et à réduire les déchets de plastique marins provenant d'activités menées à bord de navires.
- Générer de nouvelles connaissances et élaborer de nouveaux outils qui permettront au secteur des transports de s'adapter aux changements climatiques et de consolider son infrastructure et ses activités. Cela comprend les processus d'évaluation des risques climatiques et les technologies et pratiques d'adaptation.
- Construire des corridors maritimes parmi les meilleurs au monde et qui sont compétitifs, sécuritaires et écologiquement viables. Améliorer également l'infrastructure des transports dans le Nord.
- Dans le cadre du Plan de protection des océans, se concentrer sur des projets qui amélioreront la sécurité maritime, qui favoriseront le transport maritime responsable et qui renforceront la gérance environnementale des côtes canadiennes. Cela comprend les éléments suivants :

- fournir en tout temps un service d'intervention d'urgence pour assurer la gestion des incidents, ce qui renforcera la capacité d'intervention sur le terrain en cas d'incident environnemental;
- préserver et restaurer les écosystèmes marins en utilisant de nouveaux outils et de nouvelles recherches et en prenant des mesures pour lutter contre le problème des bâtiments abandonnés et dangereux et des épaves. Cela suppose la mise en œuvre de la *Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux*[xlvii], la création d'un programme financé par les propriétaires pour remédier au problème des bâtiments abandonnés ou dangereux, l'amélioration de la qualité des renseignements sur le propriétaire du bâtiment et la publication des mesures d'exécution de la loi appliquées;
- financer des organisations pour qu'elles forment des personnes appartenant à des groupes sous-représentés, comme les Autochtones et les femmes, en vue de travailler dans l'industrie maritime;
- faire progresser l'établissement de partenariats avec les peuples autochtones;
- continuer de collaborer avec les collectivités autochtones et côtières pour mettre à l'essai un nouveau système convivial fournissant un éventail de renseignements maritimes, y compris de l'information sur le trafic maritime en temps quasi réel;
- poursuivre la mise à jour du cadre national Gestion proactive des navires et cibler les leçons à tirer des projets pilotes pour évaluer la possibilité de déployer ce cadre à l'échelle nationale;
- suivre la mise en œuvre de la version modifiée de la *Loi sur le pilotage*[xlviii];
- poursuivre le travail de conception et de mise en place de corridors de circulation à faible impact sur l'environnement dans l'Arctique, notamment en élaborant un modèle de gouvernance et en travaillant avec la Garde côtière canadienne afin de déterminer les axes d'intervention prioritaires pour le gouvernement dans l'avenir.

- Maintenir l'engagement pris relativement à la réconciliation en encourageant le travail de collaboration et le renouvellement des relations avec les peuples autochtones en procédant comme suit :
  - étudier de nouvelles possibilités de gestion paritaire et ententes de partenariat;
  - établir des relations centralisées avec les organisations autochtones nationales;
  - cibler de nouvelles possibilités d'intégration des peuples autochtones dans le réseau de transport du Canada.

- Accroître la capacité du Programme national de surveillance aérienne[xlix] pour prévenir et empêcher la pollution causée par les bâtiments et améliorer les interventions lors de déversements de pétrole.
- Travailler de concert avec l'industrie canadienne et des partenaires internationaux dans l'optique suivante :
    - établir une réglementation sur les eaux de ballast équitable, praticable et écologique;
    - mettre en œuvre la Convention sur la gestion des eaux de ballast au Canada;
    - mettre à jour le *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast*[l] pour permettre au Canada de mieux se conformer à la Convention sur la gestion des eaux de ballast.
- Réduire les risques pour l'économie et l'environnement que présentent les espèces envahissantes de la façon suivante :
    - poursuivre l'élaboration de la nouvelle réglementation sur les eaux de ballast;
    - se pencher avec la communauté nationale et internationale du secteur maritime sur la nécessité de contrôler et de gérer le bio-encrassement causé par les bâtiments.
- Élaborer des lignes directrices pour promouvoir la mise à l'essai et le déploiement sécuritaires des véhicules connectés et automatisés, ce qui pourrait faire augmenter l'utilisation de services de mobilité partagée, ainsi que la mise au point de la conduite de camions en peloton, ce qui pourrait générer une diminution de la consommation de carburant pouvant atteindre 12 %.
- Par l'entremise du programme Solutions innovatrices Canada d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada, engager une somme de 1,3 million de dollars destinée à de petites et moyennes entreprises pour qu'elles produisent des innovations permettant de résoudre des enjeux liés aux transports dès les premières étapes de leur projet et avant la commercialisation.
- Faire avancer le processus de modernisation du Centre d'essais pour véhicules automobiles de Transports Canada grâce à des investissements ciblés sur place, à une plus grande mobilisation des partenaires et à l'établissement d'un plan de mise en œuvre pluriannuel.

Analyse comparative entre les sexes plus

Nos 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, 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 :

- Dans le cadre du Plan de protection des océans, nous continuerons de nous attaquer à la sous-représentation des femmes et des Autochtones dans le secteur maritime en offrant de nouvelles possibilités de formation et d'apprentissage.

Programme de développement durable à l'horizon 2030 et Objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies

Par l'entremise de l'Initiative d'adaptation des transports dans le Nord[li] de Transports Canada, nous réagirons rapidement en vue de lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions et, par le fait même, contribuer à l'atteinte du treizième ODD des Nations Unies. Cette initiative vise à renforcer la capacité des habitants du Nord d'adapter leurs réseaux de transport aux changements climatiques et à favoriser une meilleure compréhension des risques pour les ressources de transport appartenant au gouvernement fédéral.

Pour atteindre le quatorzième ODD des Nations Unies, Vie aquatique, nous continuerons de faire avancer les travaux de recherche, d'analyse et de mise en œuvre de mesures opérationnelles et techniques qui nous aideront à réduire l'impact du transport maritime sur l'environnement marin, en particulier sur les groupes de baleines menacées.

Résultats prévus pour Réseau de transport écologique et novateur

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

Résultat ministériel	Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2016–2017	Résultat réel 2017–2018	Résultat réel 2018–2019
4a) Les émissions atmosphériques nocives provenant des transports au Canada sont réduites	Pourcentage de changement relatif aux émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports par rapport aux niveaux de 2005	Contribuer à la réalisation de l'objectif national du Canada visant à réduire les émissions de 30 % d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 2005	2030-12-31	7,5 % au-dessus des niveaux de 2005 (2016)	7,5 % au-dessus des niveaux de 2005 (2017)	Données de 2018 pas encore disponibles

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

Résultat ministériel	Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2016–2017	Résultat réel 2017–2018	Résultat réel 2018–2019
5a) Les milieux océanique et marin du Canada sont protégés des répercussions du transport maritime	Le taux de déversements dans les milieux océanique et marin du Canada par millier de bâtiments commerciaux[15]	Réduction de 5 % chaque année	2021-03-31	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur	0,15 par heure

Résultat 6 : Le réseau de transport favorise l'innovation

Résultat ministériel	Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2016–2017	Résultat réel 2017–2018	Résultat réel 2018–2019
6a) Un réseau de transport qui appuie l'innovation	Nombre de nouveaux produits aéronautiques certifiés	L'écart reste de +/- 10 % d'une année sur l'autre.	2021-03-31	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur	820
6b) Un réseau de transport qui appuie l'innovation	Nombre des caractéristiques novatrices de véhicules automobiles lancées au Canada au moyen des outils de réglementation de Transports Canada qui facilitent les technologies novatrices.	Augmentation annuelle moyenne de 10 % des technologies du système avancé d'aide à la conduite (SAAC) dans l'ensemble du parc de véhicules légers au Canada[16]	2023-03-31	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur

[15] Cet indicateur englobe chaque arrivée d'un bâtiment étranger, les bâtiments canadiens immatriculés de moins de 15 tonnes brutes et les bâtiments certifiés de plus de 15 tonnes brutes qui sont exploités en eaux canadiennes.

[16] TC mesurera la hausse dans le taux d'installation d'un système avancé d'aide à la conduite comme équipement de série dans le parc de véhicules légers au Canada. Nous effectuerons une analyse permettant de voir l'écart entre les années et ferons rapport sur cet indicateur. Comme dans le cas de l'information comparable tirée de bases de données, la période de référence de la source de données ne concordera pas exactement avec la période de déclaration (il y aura donc un décalage).

Les renseignements sur les ressources financières, les ressources humaines et le rendement liés au Répertoire des programmes de Transports Canada sont accessibles dans l'InfoBase du GC.

Ressources financières budgétaires prévues pour Réseau de transport écologique et innovateur

Dépenses budgétaires pour 2020-2021 (selon le budget principal des dépenses)	Dépenses prévues 2020–2021	Dépenses prévues 2021–2022	Dépenses prévues 2022–2023
321 204 902	321 204 902	231 208 287	174 738 499

Les renseignements sur les ressources financières, les ressources humaines et le rendement liés au Répertoire des programmes de Transports Canada sont accessibles dans l'InfoBase du GC.

Ressources financières budgétaires prévues pour Réseau de transport écologique et innovateur

Équivalents temps plein prévus 2020-2021	Équivalents temps plein prévus 2021-2022	Équivalents temps plein prévus 2022-2023
647	614	491

Les renseignements sur les ressources financières, les ressources humaines et le rendement liés au Répertoire des programmes de Transports Canada sont accessibles dans l'InfoBase du GC.

Responsabilité essentielle 3 : Un réseau de transport efficace

Description

Soutenir l'efficacité de l'accès des produits aux marchés au moyen d'investissements dans les corridors commerciaux du Canada; adopter des règles et des politiques pour s'assurer que les voyageurs canadiens ont accès à suffisamment d'options et à un meilleur service; gérer les infrastructures de transport pour maintenir le rapport qualité-prix pour les Canadiens.

Faits saillants de la planification

- Veiller à ce que les aéroports et les ports de Transports Canada puissent continuer d'être utilisés grâce à des initiatives liées à la santé et à la sécurité.
- Favoriser les activités commerciales et la croissance économique en passant en revue les structures de gouvernance des actifs maritimes gérés par Transports Canada. Cet élément fait

partie de l'examen de la modernisation des ports[lii] et de l'examen de la voie maritime du Saint-Laurent.

- S'assurer que les services de traversiers relevant du programme des traversiers de l'Est du Canada sont fiables et prévisibles. Pour ce faire, il faut aller de l'avant et procéder à l'acquisition de deux nouveaux bâtiments qui seront construits au Chantier Davie pour remplacer le NM *Madeleine* et le NM *Holiday Island*.

- Présenter un projet de règlement concernant le service de fret ferroviaire public hebdomadaire et les paramètres de rendement dans le but d'améliorer l'information transmise au public au sujet du rendement du réseau de fret ferroviaire du Canada.

- Appuyer le Bureau de projet conjoint sur le service ferroviaire à grande fréquence, qui est une collaboration avec VIA Rail et la Banque de l'infrastructure du Canada, en vue de terminer l'évaluation de la proposition visant à créer un tel service dans le corridor Toronto-Ottawa-Montréal-Québec. Ce projet nécessite des travaux de recherche sur les éléments suivants :

    - des options en matière d'itinéraire et d'alignement;
    - le choix de la technologie;
    - l'intégration et l'interopérabilité avec d'autres réseaux ferroviaires à Montréal et à Toronto;
    - les revenus et l'achalandage;
    - les coûts de fonctionnement et les coûts en capital;
    - des approches de conception et de prestation des services.

- Établir les exigences de la *Loi sur la modernisation des transports*[liii] en ce qui a trait aux rapports publics grâce à l'établissement et à la gestion d'une gouvernance et d'une capacité en matière de données.

- Contribuer à régler le problème de la pénurie de main-d'œuvre dans tout le secteur des transports en travaillant avec l'industrie, des intervenants et d'autres partenaires gouvernementaux. Nous nous assurerons d'avoir un effectif pleinement compétent et diversifié dans le secteur canadien des transports qui compte des membres des groupes sous-représentés (notamment des femmes et des Autochtones). De plus, nous recueillerons des données, mènerons d'autres recherches et chercherons des occasions d'aider les établissements de formation et les particuliers.

Programme de développement durable à l'horizon 2030 et Objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies

Pour donner suite au cinquième ODD des Nations Unies, Égalité entre les sexes, nous encouragerons l'égalité entre les sexes dans le secteur des transports. Nous travaillerons avec des partenaires internationaux et participerons à des forums internationaux, comme la Conférence sur la coopération économique en Asie et dans le Pacifique et le Forum international des transports.

Les projets réalisés grâce au Fonds national des corridors commerciaux permettront de bâtir des corridors de transport plus forts, résilients et efficients pour les échanges commerciaux sur le marché mondial. Ils favoriseront aussi la création d'emplois et la croissance. Les résultats de cette initiative contribuent à l'atteinte de plusieurs ODD des Nations Unies, dont les suivants : 9 - Industrie, innovation et infrastructure; 11 - Villes et communautés durables.

Résultats prévus - Un réseau de transport efficace

Résultat 7 : Les corridors de transport permettent d'expédier les produits de façon efficace vers le marché

Résultat ministériel	Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2016–2017	Résultat réel 2017–2018	Résultat réel 2018–2019
7a) Les corridors de transport permettent d'expédier les produits de façon efficace vers le marché	Temps de déplacement (transport ferroviaire) d'un point à l'autre de conteneurs le long du corridor commercial entre les ports de la côte Ouest du Canada et Chicago, y compris le temps de passage à la frontière	Entre 0 et 38,5	2021-03-31	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur

Résultat ministériel	Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2016–2017	Résultat réel 2017–2018	Résultat réel 2018–2019
7b) Les corridors de transport permettent d'expédier les produits de façon efficace vers le marché	Temps de déplacement d'un point à l'autre, du côté du Canada, de camions de marchandises générales le long du corridor commercial Toronto–États-Unis, y compris le temps de passage à la frontière.	Entre 0 et 25	2021-03-31	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur
7c) Les corridors de transport permettent d'expédier les produits de façon efficace vers le marché	Temps de transit de bout en bout du fret conteneurisé en provenance des ports d'Asie	Au plus 25	2021-03-31	23,8 jours (2016)	Résultats non disponibles	27,4 jours
7d) Les corridors de transport permettent d'expédier les produits de façon efficace vers le marché	Temps de déplacement d'un point à l'autre d'un ensemble sélectionné de marchandises, comme le grain, du Canada vers l'Asie	Temps de transit moyen de 38 jours de bout en bout	2021-03-31	38,4 jours (2016)	Résultats non disponibles	39 jours

Résultat 8 : Les voyageurs canadiens et les exploitants du transport des passagers et des marchandises profitent d'options et d'un service amélioré

Résultat ministériel	Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2016–2017	Résultat réel 2017–2018	Résultat réel 2018–2019
8a) Les voyageurs canadiens et les exploitants du transport des marchandises profitent d'options et d'un service amélioré	Pourcentage de demandes de désignation traitées des transporteurs canadiens pour des services internationaux prévus	100 %	2021-03-31	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur
8b) Les voyageurs canadiens et les exploitants canadiens du transport des marchandises profitent d'options et d'un service amélioré	Pourcentage des demandes d'exemption traitées de transporteurs étrangers pour des services offerts au Canada	100 %	2021-03-31	S.O.	213	223 (En glissement annuel - +4,7%)
8c) Les voyageurs canadiens et les exploitants du transport des marchandises profitent d'options et d'un service amélioré	Ratio du financement fédéral accordé par passager-mille et destiné aux passagers des trains interurbains	0,40 $ par passager-mille	2021-03-31	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur
8d) Les voyageurs canadiens et les exploitants du transport des marchandises profitent d'options et d'un service amélioré	Pourcentage du nombre total de collectivités au-dessus d'une certaine taille qui offrent des services réguliers de transport de surface interurbains	À déterminer	À déterminer	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur

Résultat ministériel	Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2016–2017	Résultat réel 2017–2018	Résultat réel 2018–2019
8e) Les voyageurs canadiens et les exploitants du transport des marchandises profitent d'options et d'un service amélioré	Pourcentage des Canadiens qui vivent dans un rayon de 40 km d'un point de service de transport en commun	À déterminer	À déterminer	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur

Résultat 9 : Transports Canada gère ses actifs de façon efficace

Résultat ministériel	Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2016–2017	Résultat réel 2017–2018	Résultat réel 2018–2019
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)	2021-03-31	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur	100 %
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)	2021-03-31	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur	100 %
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)	2021-03-31	S.O. – Nouvel indicateur	S.O. – Nouvel indicateur	100 %

Les renseignements sur les ressources financières, les ressources humaines et le rendement liés au Répertoire des programmes de Transports Canada sont accessibles dans l'InfoBase du GC.

Ressources financières budgétaires prévues pour Un réseau de transport efficace

Dépenses budgétaires pour 2020-2021 (selon le budget principal des	Dépenses prévues 2020–2021	Dépenses prévues 2021–2022	Dépenses prévues 2022–2023

dépenses)			
927 054 699	927 054 699	774 071 457	669 313 626

Les renseignements sur les ressources financières, les ressources humaines et le rendement liés au Répertoire des programmes de Transports Canada sont accessibles dans l'InfoBase du GC.

Ressources financières budgétaires prévues pour Un réseau de transport efficace

Équivalents temps plein prévus 2020-2021	Équivalents temps plein prévus 2021-2022	Équivalents temps plein prévus 2022-2023
518	514	490

Les renseignements sur les ressources financières, les ressources humaines et le rendement liés au Répertoire des programmes de Transports Canada sont accessibles dans l'InfoBase du GC.

Services internes : résultats prévus

Description

Les Services internes sont des groupes d'activités et de ressources connexes que le gouvernement fédéral considère comme des services à l'appui des programmes et/ou nécessaires au respect des obligations générales d'une organisation. Les Services internes désignent les activités et les ressources des 10 services distincts qui soutiennent l'exécution des programmes au sein de l'organisation, peu importe le modèle de prestation des Services internes d'un ministère. Ces services sont les suivants :

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

Faits saillants de la planification

- Poursuivre les travaux de modernisation des frais en apportant des modifications à la réglementation et en mettant en œuvre les exigences de la *Loi sur les frais de service*. Nous

planifierons aussi la mise en œuvre numérique à long terme de nouveaux frais en apportant des améliorations aux processus existants et en utilisant de nouveaux outils numériques.

- Continuer de travailler aux vérifications suivantes :
    - culture organisationnelle de TC;
    - programme de protection des océans;
    - transformation.

- Réaliser des évaluations des éléments suivants :
    - Initiative des corridors de commerce et de transport;
    - Services de garde du groupe Sécurité et sûreté;
    - économies et réaffectations à TC à la suite de l'examen global;
    - modernisation des frais.

- Utiliser une approche « numérique d'abord » pour servir nos intervenants et les citoyens canadiens et pour informer et mobiliser les auditoires avec transparence.

- Recourir davantage à la technologie, comme l'automatisation des procédés de robotique et l'analytique des données, pour améliorer nos processus et services et pour nous aider à prendre des décisions efficaces.

- S'attaquer aux obstacles à la prestation des programmes et des services et aux obstacles à l'innovation et au partage des données par la modernisation des règlements et des lois et la conception de politiques.

- Revitaliser nos systèmes de ressources humaines. Cela permettra de simplifier les opérations et de donner à nos gestionnaires un accès en libre-service à des rapports et à des tableaux de bord qui étayeront les décisions en matière de gestion des personnes qui sont guidées par des données.

Analyse comparative entre les sexes plus

Transports Canada a créé une fonction qui assumera les responsabilités relatives à l'ACS+, notamment la surveillance et la promotion de l'ACS+. TC a aussi nommé une championne de l'ACS+ afin de promouvoir l'ACS+, de rehausser sa visibilité, de favoriser la formation ainsi que de surveiller et de faciliter son utilisation.

Par ailleurs, le cours en ligne ACS+, offert par le ministère des Femmes et de l'Égalité des genres[liv], est désormais obligatoire pour les employés de TC. Ce cours a été conçu pour aider notre effectif à comprendre les besoins des hommes, des femmes et des personnes de divers genres

dans toutes les facettes de leur vie. L'acquisition de telles connaissances permettra aussi aux employés de mieux comprendre comment appliquer l'ACS+ au moment d'élaborer des politiques, des lois, des programmes et des services à l'intention de la population canadienne.

Conformément à la Politique sur les communications et l'identité fédérale du gouvernement du Canada[lv], le groupe Communications transmettra l'information sous divers formats pour répondre aux besoins diversifiés des Canadiens et veiller à ce qu'elle soit également accessible à tous les publics, y compris les communautés autochtones, ethnoculturelles et de langue officielle en situation minoritaire. Pour nous assurer de répondre aux besoins en information de tous les Canadiens, nous allons :

- appliquer les politiques et règlements de la *Loi sur les langues officielles* [lvi]et de la *Charte canadienne des droits et libertés*[lvii];
- veiller à ce que le matériel de communication soit juste et reflète la nature diversifiée des Canadiennes et Canadiens d'une manière équitable, représentative et inclusive, tout en assurant un juste équilibre entre les sexes et les groupes ethniques;
- respecter la Norme sur l'accessibilité des sites Web et fournir, sur demande, des documents publiés qui sont essentiellement les mêmes pour un public diversifié et les personnes ayant une déficience.

Programme de développement durable à l'horizon 2030 et Objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies

Pour faire suite au cinquième ODD, Égalité entre les sexes, nous chercherons à faire progresser l'égalité entre les sexes dans le secteur des transports en collaboration avec des partenaires internationaux et dans le cadre de forums internationaux (p. ex. Conférence sur la coopération économique en Asie et dans le Pacifique et Forum international des transports).

Expérimentation

Se pencher sur l'utilisation de technologies telles que la robotique, l'intelligence artificielle et la réalité virtuelle pour faire la transition vers un gouvernement davantage numérique et ainsi améliorer les programmes et les services destinés aux Canadiens.

Ressources financières budgétaires prévues pour les Services internes

Dépenses budgétaires pour 2020-2021 (selon le budget principal des dépenses)	Dépenses prévues 2020–2021	Dépenses prévues 2021–2022	Dépenses prévues 2022–2023
210 238 822	210 238 822	208 922 563	195 132 602

Ressources humaines prévues pour les Services internes

Équivalents temps plein prévus 2020-2021	Équivalents temps plein prévus 2021-2022	Équivalents temps plein prévus 2022-2023
1 346	1 316	1 225

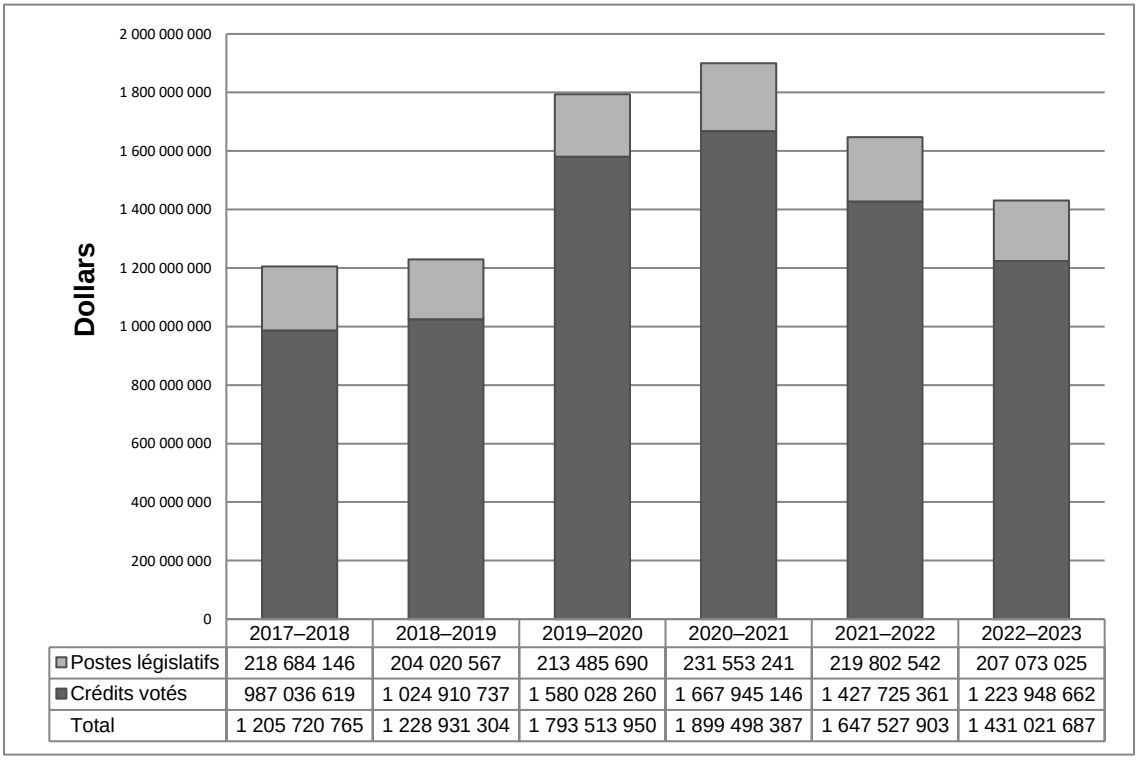
Dépenses et ressources humaines

Cette section donne un aperçu des dépenses et des ressources humaines du Ministère prévues pour les trois prochains exercices et compare les dépenses prévues pour le prochain exercice avec les dépenses réelles des exercices précédents.

Dépenses prévues

Dépenses ministérielles entre 2017-2018 et 2022-2023

Le graphique suivant présente les dépenses prévues (crédits votés et dépenses législatives) au fil des exercices.



	2017–2018	2018–2019	2019–2020	2020–2021	2021–2022	2022–2023
Postes législatifs	218 684 146	204 020 567	213 485 690	231 553 241	219 802 542	207 073 025
Crédits votés	987 036 619	1 024 910 737	1 580 028 260	1 667 945 146	1 427 725 361	1 223 948 662
Total	1 205 720 765	1 228 931 304	1 793 513 950	1 899 498 387	1 647 527 903	1 431 021 687

Sommaire de la planification budgétaire pour les responsabilités essentielles et les Services internes (en dollars)

Le tableau suivant présente les dépenses réelles, projetées et prévues pour chacune des responsabilités essentielles de Transports Canada et pour les Services internes pour les exercices pertinents jusqu'à l'exercice de planification en cours.

Responsabilités essentielles et Services internes	Dépenses 2017-2018	Dépenses 2018-2019	Prévisions des dépenses pour 2019-2020	Dépenses budgétaires pour 2020-2021 (selon le budget principal des dépenses)	Dépenses prévues 2020–2021	Dépenses prévues 2021–2022	Dépenses prévues 2022–2023
RE 1 : Réseau de transport sûr et sécuritaire	S.O.	422 517 720	439 288 306	440 999 964	440 999 964	433 325 596	391 836 960
RS 3 - Un réseau de transport sécuritaire et sûr	444 241 305	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
RE 2 : Réseau de transport écologique et novateur	S.O.	165 832 698	388 467 436	321 204 902	321 204 902	231 208 287	174 738 499
RS 2 - Réseau de transport respectueux de l'environnement	113 335 926	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
RE 3 : Un réseau de transport efficace	S.O.	443 958 944	750 364 580	927 054 699	927 054 699	774 071 457	669 313 626
RS 1 - Un réseau de transport efficace	455 318 523	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
Total partiel	1 012 895 753	1 032 309 363	1 578 120 322	1 689 259 565	1 689 259 565	1 438 605 340	1 235 889 085
Services internes	192 825 011	196 621 944	215 393 628	210 238 822	210 238 822	208 922 563	195 132 602
Total	1 205 720 765	1 228 931 304	1 793 513 950	1 899 498 387	1 899 498 387	1 647 527 903	1 431 021 687

Analyse des dépenses

Comme le montre le graphique sur les tendances en matière de dépenses au Ministère, les dépenses de Transports Canada ont augmenté en 2019-2020 par rapport aux niveaux de 2017-2018 et de 2018-2019. L'augmentation est principalement attribuable au financement supplémentaire à l'égard d'initiatives comme le Fonds national des corridors commerciaux, le

Programme de transfert des installations portuaires et la nouvelle initiative sur les véhicules zéro émission.

Les dépenses continuent d'augmenter pour l'exercice 2020-2021, et cette hausse est surtout due au financement supplémentaire au titre du Fonds national des corridors commerciaux et du Plan de protection des océans. Le financement a aussi augmenté pour de nouvelles initiatives comme le projet d'agrandissement du réseau Trans Mountain et les initiatives visant à protéger la vie marine. Ces augmentations sont en partie contrebalancées par les diminutions en 2020-2021 relatives à des initiatives comme celle sur les véhicules zéro émission et le Programme de transfert des installations portuaires.

Plans des dépenses pour 2021-2022 et 2022-2023

La baisse des plans des dépenses après 2020-2021 s'explique essentiellement par l'élimination graduelle du financement pour des initiatives telles que :

- l'Initiative sur les véhicules zéro émission;
- le Programme de contribution pour les services ferroviaires voyageurs dans les régions et les localités éloignées;
- le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers;
- la Transformation;
- le Programme de contribution aux services de traversier;
- les dépenses en capital pour le financement de l'infrastructure.

Une baisse du financement est également à prévoir pour diverses initiatives, notamment le Plan de protection des océans et le Fonds national des corridors commerciaux.

Les dépenses prévues ne comprennent pas le financement prévu pour les éléments inclus dans le budget de 2020.

Ressources humaines prévues

Le tableau suivant indique les équivalents temps plein (ETP) réels, projetés et prévus pour chaque responsabilité essentielle dans le cadre des résultats ministériels de Transports Canada et pour les Services internes, pour les années pertinentes jusqu'à l'année de planification en cours.

Sommaire de la planification des ressources humaines pour les responsabilités essentielles et les Services internes

Responsabilités essentielles et Services internes	Équivalents temps plein réels 2017-2018	Équivalents temps plein réels 2018-2019	Équivalents temps plein prévus 2019-2020	Équivalents temps plein prévus 2020-2021	Équivalents temps plein prévus 2021-2022	Équivalents temps plein prévus 2022-2023
RE 1 : Réseau de transport sûr et sécuritaire	S.O.	3 371	3 507	3 603	3 587	3 428
RS 3 - Un réseau de transport sécuritaire et sûr	3 242	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
RE 2 : Réseau de transport écologique et novateur	S.O.	571	647	647	614	491
RS 2 - Réseau de transport respectueux de l'environnement	325	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
RE 3 : Un réseau de transport efficace	S.O.	471	492	518	514	490
RS 1 - Un réseau de transport efficace	426	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
Total partiel	3 993	4 413	4 646	4 768	4 715	4 409
Services internes	1 221	1 377	1 425	1 346	1 316	1 225
Total	5 214	5 790	6 071	6 114	6 031	5 634

Comme le montre le tableau ci-dessus, les ETP ont augmenté de 2017-2018 à 2020-2021. Cette augmentation est principalement attribuable à des initiatives comme le Plan de protection des océans, l'Initiative des corridors de commerce et de transport, le projet d'expansion du réseau Trans Mountain et des initiatives visant la protection de la vie marine.

On s'attend à ce que les ETP prévus diminuent après 2020-2021, surtout en raison de la réduction et de l'élimination graduelle du financement pour des initiatives comme le Programme d'inspection de la sécurité des navires-citernes, le Plan de protection des océans, la Transformation, le projet d'expansion du réseau Trans Mountain et l'Initiative des corridors de commerce et de transport.

Les ETP prévus ne comprennent pas le financement prévu pour les éléments inclus dans le budget de 2020.

Budget des dépenses par crédit voté

Des renseignements sur les crédits de Transports Canada sont accessibles dans le Budget principal des dépenses 2020-2021[lviii].

État des résultats condensé prospectif

L'état des résultats condensé prospectif donne un aperçu général des opérations de Transports Canada pour les exercices 2019-2020 et 2020-2021.

Les montants des prévisions des résultats et des résultats prévus dans le présent état des résultats ont été préparés selon la méthode de comptabilité d'exercice. Les montants des prévisions des dépenses et des dépenses prévues présentées dans d'autres sections du Plan ministériel ont été établis selon la méthode de comptabilité axée sur les dépenses. Il est donc possible que les montants diffèrent.

Un état prospectif des opérations plus détaillé[lix] et des notes afférentes, notamment un rapprochement des coûts de fonctionnement nets et des autorisations demandées, figurent sur le site Web de Transports Canada.

État des résultats condensé prospectif pour l'exercice se terminant le 31 mars 2021 (en dollars)

Renseignements financiers	Résultats prévus 2019-2020	Résultats prévus 2020-2021	Écart (résultats prévus pour 2020-2021 moins prévisions des résultats de 2019-2020)
Total des dépenses	1 981 731 801	2 021 679 254	39 947 453
Total des revenus	76 863 278	72 796 000	-4 067 278
Coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement et les transferts	1 904 868 523	1 948 883 254	44 014 731

Remarque : Les chiffres ayant été arrondis, il se peut qu'ils ne correspondent pas aux totaux ou aux autres données fournies ailleurs. Ces chiffres sont calculés en fonction de la comptabilité d'exercice et ils diffèrent donc des chiffres sur les dépenses prévues dans d'autres parties du plan ministériel.

Renseignements ministériels

Profil organisationnel

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

Administrateur général : Michael Keenan

Portefeuille ministériel : Transports Canada

Le portefeuille de Transports Canada[lx] comprend :

- Transports Canada;
- les organismes à régie partagée (p. ex. Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent[lxi]);
- les sociétés d'État (p. ex. l'Administration de pilotage des Grands Lacs[lxii]).

Le fait de regrouper ces organismes sous un même portefeuille permet de prendre des décisions intégrées sur les enjeux liés aux transports.

Instrument habilitant : *Loi sur le ministère des Transports*[lxiii] (L.R.C. 1985, ch. T-18)

Transports Canada administre plus de 50 lois liées au transport[lxiv] et partage les responsabilités inhérentes à l'administration d'un bon nombre d'autres lois. Justice Canada est le ministère fédéral responsable de tenir à jour les Lois codifiées du Canada[lxv]; il fournit l'accès au texte complet des lois et des règlements fédéraux.

Année d'incorporation ou de création : 1936

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

Le document « Raison d'être, mandat et rôle : composition et responsabilités[lxvi] » est disponible sur le site Web de Transports Canada.

Pour en savoir davantage sur les engagements organisationnels, consultez la lettre de mandat du ministre.

Contexte opérationnel

L'information sur le contexte opérationnel est disponible sur le site Web de Transports Canada.

Cadre de présentation de rapports

Le Cadre ministériel des résultats et le Répertoire des programmes de Transports Canada approuvés pour 2020-2021 sont illustrés ci-dessous.

Responsabilité essentielle 1 : Réseau de transport sûr et sécuritaire

Résultat 1 : Un réseau de transport sécuritaire

Indicateurs de résultat (aérien, maritime, ferroviaire) : Le taux d'accidents sur une période de dix ans; le taux d'accidents mortels sur une période de dix ans.

Indicateurs de résultat : Le taux de collisions routières à déclaration obligatoire au Canada; le taux de blessures graves dans les collisions routières devant être signalées au Canada; le taux de mortalité dans les collisions routières devant être signalées au Canada.

Indicateur de résultat : Nombre d'accidents associés à des marchandises dangereuses à signaler par année.

Résultat 2 : Un réseau de transport sûr

Indicateurs de résultat : Le taux de refus des nouvelles demandes d'habilitation de sécurité en matière de transport; le taux de suspensions des habilitations de sécurité en matière de transport; le taux d'annulation des habilitations de sécurité en matière de transport.

Indicateurs de résultat (aérien, maritime) : Le taux de conformité des exploitants aux règlements de Transports Canada en matière de sûreté.

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

Indicateur de résultat : Pourcentage des nouvelles règles de la réglementation canadienne sur la sécurité ferroviaire en matière d'exploitation et de sécurité de l'équipement harmonisé avec les règles de la réglementation américaine en matière d'exploitation et de sécurité de l'équipement.

Indicateurs 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 : Pourcentage des règlements de Transports Canada en matière de sûreté aérienne qui sont harmonisés avec les normes internationales en transport

Indicateurs de résultat (aérien, maritime, transport des marchandises dangereuses) : 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 de réglementation 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 du transport multimodale et de la sécurité de l'automobile
- Surveillance du transport multimodale et de la sécurité de l'automobile
- Cadre réglementaire du Programme de TMD
- Surveillance du TMD
- Soutien technique au TMD
- Cadre de réglementation de la sûreté aérienne
- Surveillance de la sûreté aérienne
- Cadre de réglementation de la sûreté maritime
- Surveillance de la sûreté maritime
- Cadre de réglementation de la sûreté du transport terrestre et intermodal
- Surveillance de la sûreté du transport terrestre et intermodal
- Services de la sécurité et de la sûreté multimodale
- Certification du contrôle de sûreté
- Gestion des urgences

Responsabilité essentielle 2 : Réseau de transport écologique et novateur

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

Indicateur de résultat : Pourcentage de changement relatif aux émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports par rapport aux niveaux de 2005.

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

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

Résultat 6 : Le réseau de transport favorise l'innovation

Indicateur de résultat: Nombre de nouveaux produits aéronautiques certifiés.

Indicateur de résultat : Nombre des 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
- Protection des océans et des voies navigables
- Gérance de l'environnement – Transport
- Innovation dans le secteur des transports
- Partenariats avec les Autochtones et mobilisation des Autochtones

Responsabilité essentielle 3 : Un réseau de transport efficace

Résultat 7 : Les corridors de transport permettent d'expédier les produits de façon efficace vers le marché

Indicateur de résultat : Temps de déplacement (transport ferroviaire) d'un point à l'autre de conteneurs le long du corridor commercial entre les ports de la côte Ouest du Canada et Chicago, y compris le temps de passage à la frontière.

Indicateur de résultat : Temps de déplacement d'un point à l'autre, du côté du Canada, de camions de marchandises générales le long du corridor commercial Toronto–États-Unis, y compris le temps de passage à la frontière.

Indicateur de résultat : Temps de transit de bout en bout du fret conteneurisé en provenance des ports d'Asie.

Indicateur de résultat : 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 canadiens et les exploitants du transport des marchandises profitent d'options et d'un service amélioré

Indicateur de résultat : Pourcentage de demandes de désignation traitées des transporteurs canadiens pour des services internationaux prévus.

Indicateur de résultat : Pourcentage des demandes d'exemption traitées de transporteurs étrangers pour des services offerts au Canada.

Indicateur de résultat: Ratio du financement fédéral accordé par passager-mille et destiné aux passagers des trains interurbains.

Indicateur de résultat : Pourcentage du nombre total de collectivités au-dessus d'une certaine taille qui offrent des services réguliers de transport de surface interurbains.

Indicateur de résultat : Pourcentage des Canadiens qui vivent dans un rayon de 40 km d'un point de service de transport en commun.

Résultat 9 : Transports Canada gère ses actifs de façon efficace

Indicateurs de résultat : Pourcentage d'actifs de transport appartenant à Transports Canada et gérés par le Ministère qui demeurent opérationnels (aéroports, ports et traversiers).

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

Des renseignements à l'appui sur les dépenses prévues, les ressources humaines et les résultats liés au Répertoire des programmes de Transports Canada sont disponibles dans l'InfoBase du GC.

Tableaux de renseignements supplémentaires

Les tableaux de renseignements supplémentaires ci-dessous sont accessibles sur le site Web de Transports Canada sous Plans ministériels[lxvii]:

- Stratégie de développement durable du ministère
- Renseignements sur les programmes de paiements de transfert
- Analyse comparative entre les sexes plus
- Initiatives horizontales

Dépenses fiscales fédérales

Le Plan ministériel de Transports Canada ne comprend pas de renseignements sur les dépenses fiscales qui touchent ses résultats prévus pour 2020-2021.

Les dépenses fiscales relèvent du ministre des Finances. Le ministère des Finances du Canada publie chaque année des estimations et des projections du coût des dépenses fiscales fédérales dans le Rapport sur les dépenses fiscales fédérales[lxviii]. Ce rapport fournit aussi des renseignements détaillés sur les dépenses fiscales, y compris les objectifs, les renseignements historiques et les renvois aux programmes des dépenses fédéraux connexes, ainsi que sur les évaluations, les rapports de recherche et les analyses comparatives entre les sexes. Les mesures fiscales présentées dans ce rapport relèvent uniquement du ministre des Finances.

Coordonnées de l’organisation

Adresse postale

Transports Canada (ADI)

330, rue Sparks

Ottawa, Ontario

K1A 0N5

Téléphone : 613-990-2309

Télécopieur : 613-954-4731

Courriel : Questions@tc.gc.ca

Site Web : https://www.tc.gc.ca/fr/transports-canada.html

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 initiatives sur les femmes, les hommes et les personnes de divers genres en tenant compte de multiples 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)
Cadre qui comprend les responsabilités essentielles du ministère, les résultats ministériels et les indicateurs de résultat ministériel.

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

crédit (appropriation)
Autorisation donnée par le Parlement d'effectuer des paiements sur le Trésor.

dépenses budgétaires (budgetary expenditures)
Dépenses de fonctionnement et en capital; paiements de transfert à d'autres ordres de gouvernement, à des organisations ou à des particuliers; 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 normales de travail prévues. Les heures normales sont établies dans les conventions collectives.

expérimentation (experimentation)

Conduite d'activités visant d'abord à explorer, puis à mettre à l'essai et à comparer les effets et les répercussions de politiques et d'interventions, afin d'étayer la prise de décision sur des éléments probants et d'améliorer les résultats pour les Canadiens en examinant ce qui fonctionne et ne fonctionne pas. L'expérimentation est liée à l'innovation (l'essai de nouvelles choses), mais est distincte de celle-ci, car elle suppose une comparaison rigoureuse des résultats. Par exemple, l'utilisation d'un nouveau site Web pour communiquer avec les Canadiens peut être une innovation; tester systématiquement le nouveau site Web par rapport aux outils de sensibilisation existants ou à un ancien site Web pour voir lequel favorise un engagement accru est une expérimentation.

indicateur de rendement (performance indicator)

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

indicateur de résultat ministériel (departmental result indicator)

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

initiative horizontale (horizontal 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 sur une période de 3 ans. Les plans ministériels sont présentés au Parlement chaque printemps.

priorité ministérielle (departmental priority)
Plan ou projet sur lequel un ministère a choisi de se concentrer et de faire rapport au cours de la période de planification. Les priorités ministérielles représentent ce qui est le plus important ou ce qui doit être fait en premier pour appuyer l'atteinte des résultats ministériels souhaités.

priorités pangouvernementales (government-wide priorities)
Aux fins du Plan ministériel 2020-2021, les priorités pangouvernementales renvoient aux thèmes de haut niveau qui décrivent le programme du gouvernement énoncé dans le discours du Trône de 2015 : Croissance de la classe moyenne; Un gouvernement ouvert et transparent; Un environnement sain et une économie forte; La diversité fait la force du Canada; Sécurité et 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)
Présentation d'information sur les réalisations réelles d'un ministère par rapport aux plans, aux priorités et aux résultats attendus énoncés dans le plan ministériel correspondant.

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

répertoire des programmes (program inventory)
Compilation de l'ensemble des programmes du ministère et description de la manière dont les ressources sont organisées pour contribuer aux responsabilités essentielles et aux résultats du ministère**.**

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, mais ils s'inscrivent dans la sphère d'influence de l'organisation.

résultat ministériel (departmental result)
Conséquence ou résultat que vise un ministère. Un résultat ministériel échappe généralement au contrôle direct des ministères, mais il devrait être influencé par les résultats du niveau 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 en fin d'ouvrage

[i] Plans ministériels de Transports Canada, https://www.tc.gc.ca/fra/services-generaux/planification-625.htm

[ii] Transports 2030, https://www.tc.gc.ca/fra/avenir-transports-canada.html

[iii] Plan de protection des océans, https://www.tc.gc.ca/fr/initiatives/plan-protection-oceans.html

[iv] Véhicules zéro émission, https://www.tc.gc.ca/fr/services/routier/technologies-novatrices/vehicules-zero-emission.html

[v] Lettre de mandat du ministre des Transports, https://pm.gc.ca/fr/lettres-de-mandat/2019/12/13/lettre-de-mandat-du-ministre-des-transports

[vi] Fonds national des corridors de commerce, https://www.tc.gc.ca/fr/programmes-politiques/programmes/fonds-national-corridors-commerciaux.html

[vii] Banque d'infrastructure du Canada, https://cib-bic.ca/fr/

[viii] Examen de la voie maritime du Saint-Laurent, https://parlonstransport.ca/voiemaritime

[ix] *Loi sur les transports au Canada*, https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-10.4/

[x] Administration canadienne de la sûreté du transport aerien https://www.catsa-acsta.gc.ca/fr

[xi] *Règlement sur la protection des passagers aériens*, https://otc-cta.gc.ca/fra/faits-saillants-reglement-sur-protection-des-passagers-aeriens

[xii] VIARail https://www.viarail.ca/fr

[xiii] Service ferroviaire à grande fréquence, https://corpo.viarail.ca/fr/projets-infrastructure/train-grande-frequence

[xiv] Projet pilote d'identité numérique du voyageur digne de confiance (en anglais), https://ktdi.org/

[xv] Cadre stratégique pour l'Arctique et le Nord, https://www.rcaanc-cirnac.gc.ca/fra/1560523306861/1560523330587

[xvi] Programme national de surveillance aérienne, https://www.tc.gc.ca/fr/programmes-politiques/programmes/programme-national-surveillance-aerienne.html

[xvii] *Loi sur la sécurité ferroviaire*, https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/r-4.2/

[xviii] Centre des opérations de la sûreté maritime, https://www.tc.gc.ca/fra/suretemaritime/operationnel-269.html

[xix] Transport de marchandises dangereuses, https://www.tc.gc.ca/fra/tmd/securite-menu.htm

[xx] La sécurité des autobus scolaires au Canada, https://www.tc.gc.ca/fr/services/routier/securite-des-autobus-scolaires/securite-autobus-scolaires-canada.html

[xxi] Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques, https://www.tc.gc.ca/fr/programmes-politiques/programmes/programme-national-surveillance-aerienne.html

[xxii] Industrie, Sciences et Développement économique Canada, https://www.ic.gc.ca/eic/site/icgc.nsf/fra/accueil

[xxiii] Ressources naturelles Canada, https://www.rncan.gc.ca/accueil?_ga=2.247670532.266316075.1581342870-2031170364.1580159262

[xxiv] Environnement et Changement climatique Canada, https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique.html

[xxv] Organisation maritime internationale, http://www.imo.org/fr/pages/default.aspx

[xxvi] Projet d'agrandissement du réseau Trans Mountain, https://www.canada.ca/fr/campagne/trans-mountain.html

[xxvii] Régie de l'énergie du Canada, https://www.cer-rec.gc.ca/pplctnflng/mjrpp/trnsmntnxpnsn/trnsmntnxpnsnrprtcndtn-fra.html

[xxviii] *Loi sur les frais de service*, https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/S-8.4/

[xxix] 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

[xxx] Essais des véhicules hautement automatisés au Canada : https://www.tc.gc.ca/fr/services/routier/documents/tc_safety_framework_for_acv_fr-s.pdf

[xxxi] *Loi sur la sécurité automobile*, https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/m-10.01/

[xxxii] Code national de sécurité, https://www.tc.gc.ca/fra/securiteautomobile/vehiculessecuritaires-transporteursroutier-codesecurite-index-290.htm

[xxxiii] Cadre pangouvernemental de gestion des urgences, https://www.securitepublique.gc.ca/cnt/rsrcs/pblctns/mrgnc-mngmnt-frmwrk/index-fr.aspx

xxxiv Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport, https://www.tc.gc.ca/fr/programmes-politiques/programmes/programme-habilitation-securite-matiere-transport.html

xxxv *Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses*, https://laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2019-113/page-1.html

xxxvi *Règlement de l'aviation canadienne,* https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-96-433/

xxxvii Page Web Parlons transport, https://parlonstransport.ca/

xxxviii *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-10.15/

xxxix Programme national de surveillance aérienne, https://www.tc.gc.ca/fr/programmes-politiques/programmes/programme-national-surveillance-aerienne.html

xl *Règlement sur le personnel maritime*, https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2007-115/

xli *Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments*, https://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/transport-maritime-initiatives-reglementation-prevue.html#item-11

xlii *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche*, https://laws.justice.gc.ca/fra/reglements/C.R.C.%2C_ch._1486/

xliii *Loi sur les eaux navigables canadiennes*, https://www.tc.gc.ca/fra/programmes-632.html

xliv Programme de formation dans le domaine maritime, ttps://www.tc.gc.ca/fr/programmes-politiques/programmes/programme-formation-maritime.html

xlv InfoBase du GC, https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start

xlvi Organisation de l'aviation civile internationale, https://www.icao.int/Pages/default.aspx

xlvii *Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux*, https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/W-12.3/index.html

xlviii *Loi sur le pilotage*, https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/P-14/

xlix Programme national de surveillance aérienne, https://www.tc.gc.ca/fr/programmes-politiques/programmes/programme-national-surveillance-aerienne.html

l *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast*, https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2011-237/

li Initiative d'adaptation des transports dans le Nord, https://www.tc.gc.ca/fr/programmes-politiques/programmes/programme-initiative-adaptation-transports-nord.html

lii Examen de la moderisation des ports, https://parlonstransport.ca/examen-de-la-modernisation-des-ports

liii *Loi sur la modernisation des transports*, https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/loisAnnuelles/2018_10/index.html

liv Femmes et Égalité des genres Canada, https://cfc-swc.gc.ca/index-fr.html

lv Politique sur les communications et l'image de marque, https://www.tbs-sct.gc.ca/pol/doc-fra.aspx?id=30683

lvi *Loi sur les langues officielles*, *https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/o-3.01/*

lvii *Charte canadiennes des droits et libertés*, https://www.justice.gc.ca/fra/sjc-csj/dlc-rfc/ccdl-ccrf/

lviii. Budget principal des dépenses 2018-2019, https://www.canada.ca/fr/secretariat-conseil-tresor/services/depenses-prevues/plan-depenses-budget-principal.html

lix État des résultats prospectif de Transports Canada (non audité) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2019, https://www.tc.gc.ca/fra/services-generaux/etats-resultats-prospectif-transports-canada-mars-2019.html

lx Le portefeuille de Transports Canada, https://www.tc.gc.ca/fra/sujet-ausujetdetc.html

lxi Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent, http://www.greatlakes-seaway.com/fr/index.html

lxii Administration de pilotage des Grands Lacs, http://www.glpa-apgl.com/fr/

lxiii *Loi sur le ministère des Transports*, https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/T-18/

lxiv Liste des lois, https://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/lois.htm

lxv Lois codifiées, https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/

lxvi Notre raison d'être, notre mandat et notre rôle : Qui sommes-nous et que faisons-nous?, https://www.tc.gc.ca/fra/sujet-ministere-survol.htm

lxvii Plans ministériels, http://tcwwwpreprod/fr/transports-canada/organisation/transparence/plans-ministeriels/2020-2021-plan-ministeriel.html

lxviii Rapport sur les dépenses fiscales fédérales, http://www.fin.gc.ca/purl/taxexp-fra.asp