



TRANSPORTS CANADA

Plan ministériel

2018-2019



Transports Canada

2018-2019

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, 2018, Ottawa, Canada

No de cat. T1-27F-PDF

ISSN : 2371-8439

Ce document est disponible sur le [site Web de Transports Canada](#)¹.

Ce document est disponible en médias substitués sur demande.

Table des matières

Message du ministre	1
Aperçu de nos plans	3
Résultats prévus : ce que nous voulons réaliser au cours de l'année et ultérieurement	11
Responsabilités essentielles du ministère	11
Responsabilité essentielle 1 : Un réseau de transport sécuritaire et sûr	12
Responsabilité essentielle 2 : Un réseau de transport écologique et innovateur	25
Responsabilité essentielle 3 : Un réseau de transport efficace	33
Services internes.....	38
Dépenses et ressources humaines	43
Dépenses prévues	43
Ressources humaines prévues	47
Budget des dépenses par crédit voté	48
État des résultats condensé prospectif	48
Renseignements supplémentaires	49
Renseignements ministériels.....	49
Profil de l'organisation	49
Raison d'être, mandat et rôle	49
Contexte opérationnel et risques principaux.....	49
Cadre de présentation de rapports	50
Renseignements connexes sur le Répertoire des programmes.....	53
Tableaux de renseignements supplémentaires.....	53
Dépenses fiscales fédérales.....	53
Coordonnées de l'organisation	54
Annexe : définitions.....	55
Notes de fin de document	59

Message du ministre

Je suis heureux de présenter le Plan ministériel de Transports Canada pour 2018-2019. Celui-ci contient des renseignements à l'intention des Canadiens et des parlementaires sur ce que fait Transports Canada et sur les résultats que nous visons atteindre au courant de l'exercice financier et au-delà.

Permettez-moi tout d'abord quelques mots au sujet de la présentation de l'information contenue dans ce plan.

Conformément à l'engagement de notre gouvernement de communiquer ses informations en toute transparence, nos plans et priorités sont maintenant présentés dans un format plus facile à comprendre. Par conséquent, l'information propre à chaque programme se trouve entièrement et exclusivement sur notre portail interactif d'accès convivial, [InfoBase GC](#)ⁱⁱ.



Dans la prochaine année, l'essentiel de nos efforts porteront sur la mise en œuvre de la vision [Transports 2030](#)ⁱⁱⁱ que j'ai annoncée en novembre 2016 et présentée dans le Plan ministériel de l'an dernier. En collaboration avec nos partenaires, nous donnons déjà suite à cette vision à long terme d'un réseau de transport sécuritaire, écologique et novateur qui appuie notre croissance économique, la création d'emplois et notre classe moyenne. Nous proposons des mesures qui façonneront l'avenir des transports au Canada, notamment les suivantes :

- Dans le contexte de l'[examen de la Loi sur les transports au Canada](#)^{iv}, le [projet de loi C-49](#)^v, Loi sur la modernisation des transports, qui comprend des dispositions visant à :
 - Créer un système de transport ferroviaire des marchandises transparent, équilibré, efficace et plus sécuritaire qui facilite le commerce et la croissance économique;
 - Permettre de nouveaux droits, une plus grande palette de choix, un meilleur service et des coûts moins élevés pour les voyageurs aériens.
- Améliorer la sécurité maritime et protéger nos eaux, tel que mandaté par le premier ministre, grâce à notre [Plan de protection des océans](#)^{vi} national de 1,5 milliard de dollars, qui est un programme sans précédent. Celui-ci met en place des mesures concrètes visant à prévenir les incidents de pollution en milieu marin et à mieux y réagir, à résoudre les problèmes des navires abandonnés, des épaves et des navires dangereux, et à intervenir pour restaurer les habitats côtiers et atténuer l'impact de l'exploitation quotidienne des navires sur les mammifères marins;
- Dans le cadre de notre mandat, nous travaillons avec des groupes autochtones, des collectivités côtières, l'industrie et les gouvernements provinciaux afin d'officialiser un moratoire sur le trafic de pétrole brut le long de la côte nord de la Colombie-Britannique par l'entremise du [projet de loi C-48](#)^{vii}, Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers;

- Faciliter le déplacement efficace des marchandises vers les marchés mondiaux et réduire les goulots d'étranglement lors des expéditions grâce au [Fonds national des corridors commerciaux](#)^{viii} qui améliorera l'infrastructure des transports au Canada grâce à de nouveaux investissements dans les routes, les ponts, les corridors de transport, les ports et les portes d'entrée frontalières.

Nous proposons également la Loi sur les eaux navigables du Canada, qui nous permettra : d'appliquer des mesures de protection ainsi que de rétablir et de mieux protéger le droit de se déplacer dans toutes les eaux navigables du Canada; d'assurer une surveillance supplémentaire des principaux cours d'eau, dont bon nombre présentent une grande importance pour les Canadiens et les communautés autochtones; et de nous permettre d'accroître la transparence lors de l'évaluation de projets comme des barrages, des mines et des ponts le long des eaux navigables. Cela fait partie de notre mandat consistant à examiner les changements apportés par le gouvernement précédent à la Loi sur les pêches et à la Loi sur la protection des eaux navigables.

De plus, nous sommes en train d'affiner notre approche en vue d'offrir un service ferroviaire sécuritaire, efficace et fiable pour les voyageurs au Canada. C'est pourquoi nous financerons le remplacement des voitures et des locomotives de [VIA Rail](#)^{ix} dans le corridor de Windsor à Québec, en veillant à ce que le matériel roulant de VIA Rail demeure sûr et confortable, en améliorant l'accessibilité à cette forme de transport et en réduisant les émissions de gaz à effet de serre. En outre, en remplaçant les locomotives existantes par de l'équipement moderne, nous réduirons jusqu'à 85 % des émissions causant du smog et des cancers.

Je vous invite à lire, dans ce rapport, nos plans, ainsi que les engagements principaux énoncés dans ma [lettre de mandat](#)^x du premier ministre et réalisés en collaboration avec les employés de Transports Canada pour l'ensemble des Canadiens. Je vous encourage également à suivre nos progrès vers l'établissement – en partenariat avec les provinces et les territoires, les peuples autochtones, les différentes parties prenantes et l'industrie – d'un système de transport moderne, efficace et écologique, qui appuiera la croissance du Canada dans les années à venir.

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

Aperçu de nos plans

Pour le Plan ministériel de 2018-2019, nous avons ciblé sept priorités que nous souhaitons réaliser. Celles-ci appuient les priorités liées à la [lettre de mandat](#) du ministre (priorités 1 à 5 figurant ci-dessous), à Transports Canada et à l'ensemble du gouvernement, y compris [Transports 2030](#) ainsi que les trois [responsabilités essentielles](#) de notre ministère. Toutes les priorités sont présentées ci-dessous, de même que les mesures que nous souhaitons entreprendre afin de réaliser chacune d'entre elles.

Priorité 1 :

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

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

Pour donner suite à cette priorité, voici ce que nous prévoyons faire :

- ✓ Dans le cadre des initiatives du gouvernement fédéral liées à l'infrastructure de transport :
 - faire progresser les accords de contribution qui ont été approuvés;
 - examiner les nouvelles demandes liées au [Fonds national des corridors commerciaux](#).
- ✓ Amorcer un examen du réseau portuaire du Canada ainsi que des [administrations portuaires canadiennes](#)^{xi}.
- ✓ Mettre en œuvre les initiatives suivantes afin de prendre des décisions plus éclairées et d'améliorer la coordination ainsi que la planification de la capacité et des investissements liés à l'infrastructure de transport publique-privée :
 - le Centre canadien de données sur les transports;
 - le projet concernant la plateforme des données ouvertes sur les transports;
 - le projet concernant la visibilité de la chaîne d'approvisionnement port-ville.
- ✓ Préparer la mise en œuvre prévue du [projet de loi C-49](#), soit la Loi sur la modernisation des transports, laquelle vise à améliorer l'accès ainsi qu'à accroître la transparence, l'efficacité et les investissements à long terme liés au réseau de transport ferroviaire de marchandises du Canada.

Liens de la priorité avec la [lettre de mandat](#) du ministre :

- investir dans l'infrastructure de transport qui contribue à la commercialisation des produits;
- élaborer un plan d'infrastructure décennal, améliorer la gouvernance et promouvoir une meilleure collecte de données et gestion des infrastructures;
- entreprendre un examen complet du système de transport du grain du Canada afin d'aider les agriculteurs à commercialiser leurs produits.

Priorité 2 :

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

Transports 2030 – Thème lié à cette priorité : Le voyageur

Pour donner suite à cette priorité, voici ce que nous prévoyons faire :

- ✓ Préparer des recherches, des analyses et des conseils afin d'orienter l'élaboration de nouvelles options pour le futur des services ferroviaires voyageurs interurbains, y compris la [proposition de train à haute fréquence de VIA Rail](#)^{xii}.
- ✓ Collaborer avec le [Forum économique mondial](#)^{xiii} en vue d'élaborer le prototype lié à « [l'identité numérique de voyageur digne de confiance](#)^{xiv} », et de tester le concept en partenariat avec d'autres partenaires du secteur public-privé. Ce prototype vise à fournir une nouvelle approche en matière de sécurité aérienne, en plus de faciliter le passage efficace des voyageurs de confiance à la sécurité des aéroports du Canada.
- ✓ Soutenir :
 - le projet d'achat d'une nouvelle flotte de wagons et de locomotives de [VIA Rail Canada](#) pour les services du « corridor » allant de Windsor à la ville de Québec;
 - le ministre des Sports et des Personnes handicapées quant aux modifications proposées aux lois et règlements en matière d'accessibilité.

Liens de la priorité avec la [lettre de mandat](#) du ministre :

- améliorer l'expérience du voyageur canadien.

Priorité 3 :

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

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

Pour donner suite à cette priorité, voici ce que nous prévoyons faire :

- ✓ Mettre en œuvre des stratégies visant à protéger les baleines sur les côtes canadiennes.
- ✓ Élaborer et mettre en œuvre des stratégies afin :
 - d'accroître la sécurité maritime;
 - de renforcer les indemnisations et les interventions d'urgence en cas de déversement en milieu marin;

- de renforcer les partenariats avec les collectivités côtières et les peuples autochtones.
- ✓ Préparer la mise en œuvre prévue du [projet de loi C-49](#), soit la Loi sur la modernisation des transports, qui comprend des dispositions visant à :
 - soutenir une plus grande efficacité du transport maritime;
 - permettre aux administrations portuaires canadiennes d'avoir accès à de nouvelles solutions en matière de financement.
- ✓ Élaborer des constatations et des recommandations clés à partir des examens de la [Loi sur le pilotage](#)^{xv} et de la [Voie maritime du Saint-Laurent](#)^{xvi}.
- ✓ Faire progresser :
 - les initiatives associées au [Plan de protection des océans](#), en collaborant avec [Pêches et Océans Canada](#)^{xvii} ainsi que la [Garde côtière canadienne](#)^{xviii} en vue d'améliorer la disponibilité du transport maritime dans le Nord;
 - les efforts concernant la mise en œuvre de la stratégie nationale sur les bâtiments abandonnés et les épaves, y compris l'adoption du projet de loi C-64, soit la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux;
 - les efforts concernant la réglementation et les programmes qui appuient la nouvelle [Loi sur les eaux navigables canadiennes](#)^{xix} proposée en vue de rétablir les protections à l'égard des voies navigables et d'incorporer des mécanismes de protection modernes, tout en créant de nouvelles possibilités de collaboration avec les groupes autochtones.
- ✓ Collaborer avec le [ministère des Affaires autochtones et du Nord du Canada](#)^{xx} en vue d'élaborer une section sur le transport dans l'Arctique pour le nouveau [Cadre stratégique pour l'Arctique du Canada](#)^{xxi};
- ✓ Élaborer des stratégies multimodales pour améliorer l'infrastructure de transport dans le Nord, y compris celles faisant progresser le projet de construction des installations associées au [Programme national de surveillance aérienne](#)^{xxii} à Iqaluit (p. ex., un hangar et un logement).

Liens de la priorité avec la [lettre de mandat](#) du ministre :

- améliorer la sécurité maritime;
- examiner les modifications antérieures apportées par le gouvernement à la Loi sur la protection des eaux navigables;
- officialiser un moratoire sur le transport de pétrole brut sur la côte nord de la Colombie-Britannique.

Priorité 4 :

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

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

Pour donner suite à cette priorité, voici ce que nous prévoyons faire :

- ✓ Élaborer :
 - une approche « pangouvernementale » (c.-à-d. au sein de multiples ministères) et des principes directeurs pour les véhicules connectés et les véhicules automatisés;
 - des règlements pour les enregistreurs audio-vidéo de locomotive au cas où le projet de loi C-49, soit la Loi sur la modernisation des transports, recevrait la sanction royale;
 - des règles et des règlements pour renforcer la sécurité ferroviaire en ce qui a trait à :
 - la gestion de la fatigue;
 - l'équipement destiné aux voyageurs;
 - la sécurité des voies;
 - la formation et les compétences des employés ferroviaires.
- ✓ Répondre aux recommandations liées à l'Examen de la [Loi sur la sécurité ferroviaire](#)^{xxiii}.
- ✓ Commencer à travailler sur les modifications législatives visant la [Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses](#)^{xxiv}.
- ✓ Entreprendre un examen interministériel des [Centres des opérations de la sûreté maritime](#)^{xxv}.
- ✓ Accroître la disponibilité des inspecteurs du domaine maritime dans le Nord.
- ✓ Mettre en œuvre les modifications visant la [Loi sur la sécurité automobile](#)^{xxvi}.
- ✓ Réaliser un examen de la sécurité aérienne.

Liens de la priorité avec la [lettre de mandat](#) du ministre :

- renforcer la sécurité ferroviaire;
- améliorer la sécurité maritime.

Priorité 5 :

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

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

Pour donner suite à cette priorité, voici ce que nous prévoyons faire :

- ✓ Élaborer des politiques, des règlements et des programmes afin de répondre aux menaces et aux dangers (nouveaux et émergents), comme la réduction du bruit sous-marin des bâtiments et des collisions entre les bâtiments et les baleines;
- ✓ Poursuivre le renforcement du cadre réglementaire de l'aviation qui permet le déploiement sécuritaire et novateur des systèmes d'aéronef télépilotes¹ et des **technologies connexes** au Canada;
- ✓ Finaliser la stratégie relative aux véhicules zéro émission pour l'ensemble du Canada en collaboration avec d'autres ministères ainsi que les provinces et les territoires;
- ✓ Adopter des stratégies pour accélérer le développement et l'adaptation des technologies au sein du secteur des transports, notamment la création et la mise en œuvre d'un nouveau centre d'innovation au sein du ministère;
- ✓ Mettre en œuvre un plan mis à jour pour notre Centre d'essais pour véhicules automobiles.

Liens de la priorité avec la lettre de mandat du ministre :

- mettre en œuvre une stratégie en matière d'infrastructure qui améliore les infrastructures vertes;
- élaborer un plan d'infrastructure décennal, améliorer la gouvernance et promouvoir une meilleure collecte de données et gestion des infrastructures.

Priorité 6 :

Priorité : Promouvoir le plan de cinq ans du ministère afin : de procéder à une refonte de la législation désuète, de moderniser la surveillance et l'application de la loi, et de permettre une meilleure harmonisation avec les pratiques exemplaires internationales.

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

Pour donner suite à cette priorité, voici ce que nous prévoyons faire :

- ✓ Présenter des options visant à revoir le régime législatif concernant la sécurité et la sûreté, de même que les projets de loi qui relèvent de la « modernisation législative »;

¹ Anciennement connus comme des véhicules aériens sans pilote et des systèmes aériens sans pilote.

- ✓ Amorcer le travail visant à moderniser :
 - le Règlement de l'aviation canadien;
 - les processus de certification;
 - la surveillance liée à la réglementation maritime;
- ✓ Renforcer l'influence ainsi que l'expertise en matière d'aviation du Canada sur la scène internationale;
- ✓ Réaliser un examen « pangouvernemental » des services des aéronefs en examinant les options pour :
 - la prestation des services des aéronefs civils du gouvernement du Canada offerts par Transports Canada;
 - la mise en œuvre d'une stratégie concernant les systèmes d'aéronefs télépilotés;
- ✓ Poursuivre la modernisation du régime du recouvrement des coûts du ministère;
- ✓ Élaborer une approche visant à moderniser l'[Office des transports du Canada](#)^{xxvii} afin d'assurer la réalisation de son mandat et l'efficacité de ses activités.

Priorité 7 :

Priorité : Moderniser le cadre de prestation de services aux Canadiens du ministère, ce qui comprend la modernisation de la surveillance.

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

Pour donner suite à cette priorité, voici ce que nous prévoyons faire :

- ✓ Mettre sur pied un bureau de modernisation au sein de Transports Canada et élaborer un plan de travail quinquennal comprenant la création de politiques provisoires au cours de la première année;
- ✓ Mettre en œuvre une initiative pluriannuelle visant à élaborer un cadre de surveillance en matière de sécurité et de sûreté axé sur le risque, dans le but de gérer les risques découlant du réseau de transport du 21^e siècle;
- ✓ Poursuivre le renforcement de nos capacités technologiques en réalisant ce qui suit :
 - permettre aux clients externes d'avoir accès aux services en ligne;
 - améliorer la productivité des inspecteurs en investissant dans des solutions technologiques mobiles, dans le but de recueillir des données et de fournir un accès à ces données en temps réel;

- élaborer des plateformes pour faciliter la collecte et la consolidation des données ministérielles, en vue de renforcer les rapports et les processus décisionnels du ministère.

Renseignements supplémentaires

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

Résultats prévus : ce que nous voulons réaliser au cours de l'année et ultérieurement

Responsabilités essentielles du ministère

Le travail effectué par [Transports Canada](#)^{xxviii} s'articule autour de trois responsabilités essentielles (RE). Chaque [responsabilité essentielle](#) comprend un ensemble de [programmes](#) qui sont de nature semblable, mais qui ont une raison d'être et un mandat distincts (p. ex., surveillance de la sécurité aérienne, surveillance de la sécurité ferroviaire, etc.). Les trois RE du ministère sont les suivantes :

- **RE1** : Un réseau de transport sécuritaire et sûr;
- **RE2** : Un réseau de transport écologique et innovateur;
- **RE3** : Un réseau de transport efficace.

De plus, nos [Services internes](#) (p. ex., ressources humaines, finances, etc.) offrent un soutien administratif interne à l'ensemble des programmes faisant partie de nos trois responsabilités essentielles.

Dans la présente section du [Plan ministériel](#), pour chacune des responsabilités essentielles, nous allons présenter :

- les principaux faits saillants de la planification pour la prochaine année financière;
- les [cibles](#) et les dates d'achèvement prévues en ce qui a trait aux indicateurs de résultats ([indicateurs de rendement](#)), de même que les [résultats](#) des trois dernières années financières;
- les ressources humaines et financières que nous prévoyons allouer à chaque responsabilité essentielle, tant au cours de l'année à venir qu'au cours des deux prochaines années financières.

Analyse comparative entre les sexes plus (ACS+)

L'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) est un outil d'analyse qui sert à évaluer les répercussions potentielles des politiques, des programmes ou des initiatives sur divers ensembles de personnes – femmes, hommes ou personnes non binaires. Le « plus » de l'ACS+ :

- reconnaît que l'ACS va au-delà des différences biologiques (sexe) et socioculturelles (genre), puisque nous avons tous divers facteurs identitaires qui, ensemble, définissent notre identité;
- tient compte de plusieurs autres facteurs identitaires, comme la race, l'ethnie, la religion, l'âge ainsi que la déficience physique ou mentale.

Nous utilisons l'ACS+ au moment de concevoir les services et les programmes que nous offrons aux Canadiens. Chacune des responsabilités essentielles et chacun des Services

internes comprennent une analyse visant à déterminer comment l'ACS+ influe sur leurs plans ainsi que la planification des points saillants pour la prochaine année financière et les suivantes.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur l'ACS+, veuillez consulter le site Web de [Condition féminine Canada](#)^{xxix}.

Responsabilité essentielle 1 : Un réseau de transport sécuritaire et sûr

Les programmes faisant partie de cette responsabilité essentielle ont pour but d'assurer la sécurité et la sûreté du réseau de transport du Canada. Pour ce faire, ils adoptent, mettent à jour et appliquent l'ensemble des lois, règlements, politiques et activités de surveillances (p. ex., inspections) se rapportant à la sécurité et à la sûreté du transport.

Faits saillants de la planification

Afin de soutenir cette responsabilité essentielle, la [lettre de mandat](#) du ministre ainsi que les [priorités pangouvernementales](#) et celles de Transports Canada, nous prévoyons réaliser ce qui suit :

- Promouvoir notre cadre réglementaire sur la sécurité aérienne en :
 - amorçant la modernisation du [Règlement de l'aviation canadien](#)^{xxx} en vue de soutenir un cadre réglementaire qui répond aux priorités émergentes de la communauté du secteur de l'aviation;
 - collaborant avec la communauté internationale du secteur de l'aviation afin de renforcer l'influence et l'expertise en matière de réglementation aérienne du Canada sur la scène internationale;
- Publier dans la partie II de la Gazette du Canada la réglementation sur les systèmes d'aéronef télépiloté (SATP)² pesant entre 250 grammes et 25 kilogrammes et exploités conformément aux règles sur la visibilité directe (VLOS)³;
- Permettre l'avancement des projets avec l'industrie des SATP du Canada afin de valider les technologies des SATP, en plus de stimuler l'innovation et la collaboration;
- 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, laquelle a pour but de soutenir la compétitivité économique du secteur de l'aérospatiale;

² Les systèmes d'aéronef télépiloté étaient connus en tant que systèmes d'aéronef sans pilote (UAS) ou véhicules aériens sans pilote (UAV).

³ La VLOS implique un contact visuel direct avec un système d'aéronef télépiloté qui permet de maintenir le contrôle de celui-ci, de connaître son emplacement et de surveiller l'espace aérien dans lequel il se trouve afin de détecter et d'éviter tout autre appareil ou objet aérien.

- Mettre en œuvre les améliorations prévues se rapportant à la surveillance de la sécurité aérienne, notamment :
 - adopter une approche plus stratégique pour l'assurance de la qualité;
 - mettre sur pied un enseignement et une formation supplémentaires pour les inspecteurs;
 - fournir de meilleurs outils aux inspecteurs afin de les aider à accomplir leur travail de manière efficace et efficiente;
 - modifier nos méthodes de surveillance axées sur le risque;
- Réaliser un « examen de la sûreté aérienne » afin de cibler les défis et les possibilités au sein du système de sûreté aérienne du Canada, comme l'utilisation de nouvelles technologies et l'établissement de partenariats plus solides, et ce, tant au Canada qu'à l'étranger;
- Participer à la protection des baleines au moyen de notre Programme de services des aéronefs, et ce, en obtenant et en exploitant un avion de surveillance supplémentaire d'ici 2020-2021, dans le cadre du [Programme national de surveillance aérienne](#);
- Prendre part à un examen « pangouvernemental » des services des aéronefs en examinant les options pour la prestation des services des aéronefs civils du gouvernement du Canada offerts par Transports Canada;
- Élargir les exigences en matière de transport concernant le système d'identification automatique (AIS) et modifier le [Règlement sur la sécurité de la navigation](#)^{xxxii} afin que ces exigences s'appliquent à un plus grand nombre de bâtiments;
- Poursuivre la modernisation des cadres de réglementation et de surveillance de la sécurité maritime en réalisant ce qui suit :
 - mettre à jour et modifier le [Règlement sur le personnel maritime](#)^{xxxii} afin que les exigences du Canada soient harmonisées avec les exigences internationales;
 - mettre à jour le protocole d'entente⁴ entre la garde côtière des États-Unis et Transports Canada relativement à la « [reconnaissance réciproque des compétences des gens de mer nationaux](#)^{xxxiii} »;
- Continuer à promouvoir la sécurité dans les eaux canadiennes ainsi que leur protection environnementale en réalisant ce qui suit :
 - accroître nos niveaux de surveillance (p. ex., le nombre d'inspections) pour les petits bâtiments commerciaux, les bâtiments de pêche et les remorqueurs;
 - mettre en œuvre le nouveau [Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique](#)^{xxxiv};

⁴ Ce protocole d'entente est couvert par la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille de l'Organisation maritime internationale.

- poursuivre la modernisation de notre régime de conformité et d'application de la loi;
- Modifier le [Règlement sur les certificats de bâtiment](#)^{xxxv}.
- Préparer l'examen et l'adoption de la [Loi sur les eaux navigables canadiennes](#) en réalisant ce qui suit :
 - collaborer avec les peuples autochtones et les intervenants clés pour l'élaboration des règlements et des politiques connexes;
 - élaborer des plans pour les changements prévus au système de protection fédéral de la navigation, ce qui comprend :
 - renforcer nos capacités internes liées à la protection de la navigation;
 - créer des communications publiques et des documents d'orientation afin d'informer les Canadiens;
- Collaborer avec les gouvernements étrangers, comme l'Australie, la Nouvelle-Zélande, le Royaume-Uni et les États-Unis, afin de renforcer nos connaissances du secteur maritime et d'établir des ententes pour les interventions en cas d'incidents maritimes;
- Examiner et mettre à jour les processus et les documents d'orientation sur la surveillance de la sûreté maritime afin d'accroître son efficacité et son rendement dans un contexte où les modèles commerciaux et les risques pour la sûreté de l'industrie évoluent (p. ex., augmentation de l'achalandage à des installations éloignées et sans personnel, méthodes mises à jour pour la vérification des conteneurs, augmentation du recours aux ordinateurs et aux technologies pour le transport maritime, etc.);
- Mettre en œuvre les recommandations⁵ figurant dans le rapport du [Comité d'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire](#)^{xxxvi};
- Renforcer le régime législatif et réglementaire, ce qui comprend :
 - présenter les modifications législatives et les règlements concernant les enregistreurs audio-vidéo de locomotive;
 - élaborer de nouvelles exigences concernant le « régime de formation et de compétences des employés ferroviaires » afin de tenir compte des changements liés à l'évolution de l'industrie ferroviaire;
 - aborder la question de la fatigue en examinant et en évaluant les répercussions des enjeux liés à la fatigue, puis en apportant des modifications au cadre réglementaire sur la sécurité ferroviaire;
 - modifier les règles relatives à la sécurité des voies afin de mieux intervenir face aux risques/lacunes et de tenir compte des nouvelles normes et technologies;

⁵ Ce rapport devrait être présenté au ministre d'ici mai 2018.

- Continuer à mettre l'accent sur la surveillance de la sécurité ferroviaire en réalisant ce qui suit :
 - mettre en œuvre notre « Plan national de surveillance », lequel comprend des inspections et des vérifications, en améliorant notre méthode de surveillance axée sur le risque, ce qui aura pour effet d'accroître le nombre d'inspections axées sur le risque;
 - réaliser un suivi au sujet des résultats des inspections et des vérifications pour assurer une gestion efficace des risques liés à la sécurité;
 - collaborer avec l'industrie et d'autres intervenants, comme les municipalités et les provinces, afin de réduire le nombre d'accidents mortels liés aux passages à niveau et aux intrusions;
- Améliorer la sécurité ferroviaire et réduire le nombre de blessures et de décès liés au transport ferroviaire en offrant un financement fédéral aux bénéficiaires admissibles sous forme de subventions et de contributions, et ce, notamment pour les projets suivants :
 - améliorations liées à la sécurité des voies ferrées existantes;
 - fermetures de passages à niveau;
 - initiatives visant à accroître la sensibilisation au sujet des enjeux liés à la sécurité ferroviaire dans l'ensemble du pays;
- Mener des consultations auprès des experts, des gouvernements et des intervenants de l'industrie sur les questions suivantes :
 - la distraction associée aux écrans d'affichage vidéo et à d'autres technologies émergentes;
 - la conduite avec facultés affaiblies;
 - [les usagers de la route vulnérables](#)^{xxxvii};
 - la distraction au volant;
- Faire publier dans la partie II de la Gazette du Canada des règlements :
 - exigeant l'installation de ceintures de sécurité dans plusieurs types d'autobus commerciaux;
 - liés à l'éclairage des automobiles;
- Mettre en œuvre de nouvelles mesures législatives concernant les véhicules automobiles afin :
 - d'accroître la sécurité automobile;

- de faciliter l'adoption et la mise en marché (en toute sécurité) des véhicules novateurs et des technologies automobiles en vue de soutenir la croissance économique, la mobilité et l'environnement;
- Maintenir la capacité visant à mener des activités de surveillance au sujet des véhicules, de l'équipement et des technologies novatrices en fonction de leur niveau de risque;
- Poursuivre la mise en œuvre d'un plan de réglementation qui anticipe et répond aux enjeux en constante évolution associés au transport des marchandises dangereuses afin :
 - de soutenir des méthodes améliorées visant à tester, à classer et à cartographier les marchandises dangereuses et leurs déplacements;
 - de permettre la tenue de consultations publiques au sujet d'exigences de formation plus strictes pour les personnes responsables du transport et de la manutention des marchandises dangereuses;
- Mener des recherches avec nos partenaires, notamment d'autres ministères et d'autres ordres de gouvernement, afin :
 - de tester le danger, l'inflammabilité et les propriétés comportementales du pétrole brut;
 - d'évaluer l'emballage des batteries au lithium;
 - de surveiller l'arrivée du gaz naturel liquéfié en tant que carburant de remplacement;
- Moderniser notre régime de surveillance à l'égard du transport des marchandises dangereuses en élaborant :
 - des stratégies liées aux principales activités de surveillance, comme les inspections de conformité;
 - un système de surveillance complet qui renforce les taux de conformité associés au transport des marchandises dangereuses;
- Accroître l'uniformité, la qualité, l'efficacité et l'efficience des activités d'application de la loi concernant le transport des marchandises dangereuses en réalisant ce qui suit :
 - élaborer des systèmes et des méthodes se rapportant aux bases de données afin de mesurer les taux de conformité de manière efficace;
 - examiner les possibilités visant à améliorer le processus d'inspection pour les clients à faible risque afin que davantage d'inspecteurs puissent se pencher sur les domaines à risque plus élevé;
- Élaborer un code de pratiques exemplaires pour le transport des marchandises dangereuses en fonction des exercices de simulation réalisés précédemment sur le terrain;

- Collaborer avec les premiers intervenants, les municipalités, les groupes autochtones, l'industrie et les écoles de formation afin de promouvoir la création d'un programme de formation national 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;
- Terminer la rédaction du projet de [Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses](#)^{xxxviii} afin que celui-ci soit publié dans la partie II de la Gazette du Canada;
- Élaborer un programme de surveillance pour le projet de Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses;
- Renforcer les politiques et les processus de surveillance multimodale afin d'assurer le caractère opportun, l'efficacité, l'efficience et l'uniformité des approches liées à la formation, la surveillance, l'application de la loi et l'élaboration des règlements pour tous les modes de transport;
- Accroître l'efficacité opérationnelle des activités d'application de la loi de Transports Canada liées à la sécurité et à la sûreté en réalisant ce qui suit :
 - accroître la capacité et la prestation liées aux services de gestion des cas graves;
 - renforcer les normes du ministère en ce qui a trait aux enquêtes, aux inspections ministérielles et à l'application de la loi;
 - élaborer des processus analytiques pour les données sur l'application de la loi afin d'établir des tendances et de cibler des domaines de risque;
- Moderniser les systèmes d'intervention en cas d'incident de Transports Canada afin d'accroître la coordination et la normalisation des interventions en cas d'urgence ou d'incident.

Analyse comparative entre les sexes plus (ACS+)

Les programmes faisant partie de la responsabilité essentielle 1, « Un réseau de transport sécuritaire et sûr », ont ciblé un certain nombre d'initiatives et d'enjeux liés à l'ACS+ sur lesquels 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 :

- Au moment de collaborer avec les collectivités internationales afin d'élaborer des règles et des lois sur la sûreté aérienne internationale, nous allons utiliser l'ACS+, en plus de promouvoir l'égalité des sexes, la diversité et l'inclusion;

- Au moment d'acquérir de nouveaux aéronefs, notre équipe des services des aéronefs s'efforcera :
 - de veiller à ce que les aéronefs respectent les règlements et les normes applicables en ce qui concerne l'égalité et l'accessibilité;
 - de tenir compte du confort et de la satisfaction de l'équipage (soit de leurs besoins particuliers, le cas échéant);
 - de veiller à ce que les normes de conception modernes tiennent compte de la représentation accrue des femmes au sein de l'industrie aérospatiale;

Ces renseignements seront utiles pour décrire les besoins en matière de conception de notre future flotte (p. ex., toilettes universelles) afin que les aéronefs modernes soient conçus en tenant compte des hommes et des femmes;

- Nous reconnaissons que le transport maritime demeure une industrie dominée par les hommes. Grâce à notre leadership au sein de l'[Organisation maritime internationale](#)^{xxix}, nous continuerons de déployer un effort concerté pour encourager l'industrie à passer d'un effectif dominé par les hommes à un effectif où les femmes sont les bienvenues;
- Dans le cadre du [Plan de protection des océans](#), nous sommes responsables du [Programme de formation dans le domaine maritime](#)^{xl}, lequel vise à réduire les obstacles à la formation dans ce domaine pour les groupes sous-représentés dans l'effectif maritime, comme les femmes et les peuples autochtones.

Expérimentation

Nous avons ciblé les initiatives suivantes dans le cadre de la responsabilité essentielle 1 (RE1), lesquelles totalisent 0,5 million de dollars (ce qui correspond à 0,1 % des dépenses prévues en 2018-2019 pour la RE1) et comprennent l'utilisation des éléments de l'expérimentation. Voici quelques-unes des initiatives.

- Entreprendre notre tout premier projet pilote d'intelligence artificielle⁶ pour la sûreté du fret aérien. Ce projet examinera la possibilité d'utiliser « l'apprentissage automatique⁷ » et l'analyse statistique complexe afin de déterminer si :
 - l'intelligence artificielle peut accroître notre capacité visant à réaliser des activités de surveillance et d'inspection du fret aérien axées sur le risque;
 - un système automatisé peut cibler quelles sont les inspections qui doivent être effectuées avant que le fret soit chargé à bord d'un aéronef.

⁶ L'intelligence artificielle correspond à la conception des ordinateurs qui sont capables d'effectuer des tâches qui requièrent normalement une intelligence humaine. Source : Le « [Guide to Artificial Intelligence](#) » de WIRED (ce site Web est disponible en anglais seulement).

⁷ L'apprentissage automatique consiste à utiliser des exemples de données ou des expériences pour améliorer la façon selon laquelle les ordinateurs font des prévisions ou réalisent des tâches. Source : Le « [Guide to Artificial Intelligence](#) » de WIRED (ce site Web est disponible en anglais seulement).

Si ce projet d'expérimentation s'avère une réussite, il :

- nous permettra d'accroître l'efficacité de nos activités de surveillance;
- nous offrira la possibilité :
 - de fournir des services de sécurité et de surveillance plus efficaces pour les activités de nos clients;
 - d'étudier les possibilités permettant de réduire le fardeau administratif imposé à l'industrie;
- Diriger, en collaboration avec le [Forum économique mondial](#), les Pays-Bas et l'industrie privée, le test du prototype lié à « [l'identité numérique des voyageurs connus](#) », lequel a pour but d'améliorer la sûreté et d'assurer la circulation fluide des gens aux postes frontaliers à l'aide de :
 - la biométrie;
 - la cryptographie;
 - la technologie de registre distribué⁸.

Le but de ce projet d'expérimentation est de fournir aux voyageurs la possibilité de partager volontairement leurs renseignements personnels avec les autorités avant leurs déplacements en vue d'obtenir un service accéléré et plus fluide, le tout en renforçant le lien de confiance entre les autorités publiques⁹ du monde entier, dans le but d'améliorer la détection des risques et des menaces.

Ressources financières budgétaires (en dollars¹⁰) - pour RE1

Budget principal des dépenses 2018-2019	Dépenses prévues 2018-2019	Dépenses prévues 2019-2020	Dépenses prévues 2020-2021
440 882 904	440 882 904	362 862 769	364 852 337

⁸ La technologie de registre distribué se rapporte à la synchronisation des données numériques qui sont partagées entre plusieurs sites, pays ou institutions (aussi nommée technologie de la « chaîne de blocs »).

⁹ Une autorité publique peut être n'importe quelle entité qui a pour mandat légal de gouverner, comme un gouvernement fédéral ou une organisation reconnue, telle que l'[Organisation de l'aviation civile internationale](#).

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

Ressources humaines (équivalents temps plein (ETP)) - pour RE1

2018-2019	2019-2020	2020-2021
3 339	3 088	3 079

Résultats prévus - Résultat 1 : Un réseau de transport sécuritaire

Résultats ministériels	Indicateurs de résultats ministériels	Cibles	Date de réalisation	2014-2015 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels	2016-2017 Résultats réels
1a) Un réseau de transport sécuritaire	Taux d'accidents liés aux aéronefs sur dix ans ¹¹ (moyenne par année et par 100 000 déplacements des aéronefs)	La cible est que le taux n'augmente pas année après année	2019-03-31	S.O. ¹² - Nouvel indicateur	S.O. - Nouvel indicateur	S.O. - Nouvel indicateur
1b) Un réseau de transport sécuritaire	Taux de décès liés aux aéronefs sur dix ans (moyenne par année et par 100 000 déplacements des aéronefs)	La cible est que le taux n'augmente pas année après année	2019-03-31	S.O. - Nouvel indicateur	S.O. - Nouvel indicateur	S.O. - Nouvel indicateur
1c) Un réseau de transport sécuritaire	Taux d'accidents maritimes sur dix ans (moyenne par année et par 1 000 bâtiments commerciaux) ¹³	Cible à déterminer en utilisant les données de 2017-2018 comme année de référence	S.O. - Nouvel indicateur	S.O. - Nouvel indicateur	S.O. - Nouvel indicateur	S.O. - Nouvel indicateur
1d) Un réseau de transport sécuritaire	Taux d'accidents maritimes mortels sur dix ans (moyenne par année et par 1 000 bâtiments commerciaux)	Cible à déterminer en utilisant les données de 2017-2018 comme année de référence	S.O. - Nouvel indicateur	S.O. - Nouvel indicateur	S.O. - Nouvel indicateur	S.O. - Nouvel indicateur

¹¹ Cela comprend les aéronefs immatriculés à l'étranger et exploités au Canada, et ce, pour les taux d'accidents et de décès.

¹² S.O. = Sans objet ou les données ne sont pas disponibles

¹³ Cela comprend les arrivées de bâtiments étrangers, les bâtiments canadiens immatriculés dont la jauge brute est inférieure à 15 tonnes et les bâtiments certifiés dont la jauge brute est supérieure à 15 tonnes exploités dans les eaux canadiennes.

Résultats ministériels	Indicateurs de résultats ministériels	Cibles	Date de réalisation	2014-2015 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels	2016-2017 Résultats réels
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 ¹⁴	2018-12-31	S.O.	S.O.	Diminution de 3,7 %
1f) Un réseau de transport sécuritaire	Taux d'accidents ferroviaires mortels sur dix ans (moyenne par année et par million de trains-milles)	Diminution du taux de 5 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes	2018-12-31	S.O.	S.O.	Diminution de 12,5 %
1g) Un réseau de transport sécuritaire	Taux d'accidents à signaler liés à la circulation routière au Canada (taux par milliard de véhicules-kilomètres parcourus)	Diminution du taux de 1 % pour l'année en cours par rapport à la moyenne des cinq dernières années	2019-03-31	Diminution de 15,8 % en 2013 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2008-2012)	Diminution de 16,8 % en 2014 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2009-2013)	Diminution de 13,2 % en 2015 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2010-2014) ¹⁵
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 ¹⁶	2019-03-31	Diminution de 13,8 % en 2013 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2008-2012)	Diminution de 12,6 % en 2014 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2009-2013)	Diminution de 7,9 % en 2015 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2010-2014)

¹⁴ Pour les indicateurs « 1e » et « 1f », les réductions des taux d'accidents et de décès dépendent grandement de la collaboration entre les compagnies de chemin de fer, les autorités responsables du service de voirie et les autorités privées qui se partagent la responsabilité concernant la mise en œuvre des mesures de réduction de ces taux. C'est pourquoi nous ciblons une diminution annuelle du taux égale à 5 %.

¹⁵ Dans le cas des indicateurs « 1g », « 1h » et « 1i », il existe toujours un décalage de deux ans pour la compilation des résultats liés à ces indicateurs. Par conséquent, les données de 2015 sont les données les plus récentes en date de l'année financière 2016-2017.

¹⁶ Dans le cas des indicateurs « 1h » et « 1i », bien que nous ayons atteint des résultats bien au-delà des cibles établies par le passé, la situation ne sera plus la même à l'avenir, car les importantes diminutions liées aux décès et (dans une certaine mesure) aux blessures se sont stabilisées. Qui plus est, Transports Canada exerce un contrôle limité sur les blessures et les décès associés à la circulation routière.

Résultats ministériels	Indicateurs de résultats ministériels	Cibles	Date de réalisation	2014-2015 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels	2016-2017 Résultats réels
1i) Un réseau de transport sécuritaire	Taux de décès découlant des accidents à signaler liés à la circulation routière au Canada (taux par milliard de véhicules-kilomètres parcourus)	Diminution du taux de 1 % pour l'année en cours par rapport à la moyenne des cinq dernières années	2019-03-31	Diminution de 10,3 % en 2013 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2008-2012)	Diminution de 4,5 % en 2014 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2009-2013)	Diminution de 3,4 % en 2015 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2010-2014)
1j) Un réseau de transport sécuritaire	Taux de rejets de marchandises dangereuses à signaler ¹⁷ par année (le nombre de rejets à signaler divisé par le produit intérieur brut canadien pour l'année en question)	La cible est en voie d'être établie pour une présentation dans le Plan ministériel de 2019-2020	2020-12-31 ¹⁸	S.O. - Nouvel indicateur	S.O. - Nouvel indicateur	S.O. - Nouvel indicateur

Résultats prévus - Résultat 2 : Un réseau de transport sûr

Résultats ministériels	Indicateurs de résultats ministériels	Cibles	Date de réalisation	2014-2015 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels	2016-2017 Résultats réels
2a) Un réseau de transport sûr	Sûreté aérienne : Taux nationaux de conformité des entités réglementées du Canada avec la réglementation sur la sûreté du transport ¹⁹	90%	2019-03-31	89,4 %	88,94 %	90,78 %

¹⁷ Un rejet à signaler désigne ce qui suit :

- un déversement réel a eu lieu où la quantité de marchandises dangereuses rejetées correspond au seuil minimum réputé pour avoir des effets nocifs sur l'environnement;
- un déversement prévu de marchandises dangereuses. La réglementation canadienne a été modifiée afin d'inclure les « déversements prévus » en tant qu'événement qui doit être signalé au 1^{er} décembre 2016 ([DORS/2016-95 13 mai 2016](#)). Voici quelques exemples de déversements 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.

¹⁸ **Remarque** : Il existe un décalage d'un an pour la compilation et la publication des données. Par conséquent, les résultats les plus récents liés à cet indicateur, soit ceux qui seront présentés dans le Plan ministériel de 2019-2020, seront ceux de l'année civile 2018.

¹⁹ Les « entités réglementées du Canada » comprennent l'ensemble désigné composé d'aéroports, de transporteurs aériens et d'entités réglementées du Programme de sûreté du fret aérien ainsi que de l'[Administration canadienne de la sûreté du transport aérien](#) (ACSTA).

Résultats ministériels	Indicateurs de résultats ministériels	Cibles	Date de réalisation	2014-2015 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels	2016-2017 Résultats réels
2b) Un réseau de transport sûr	Sûreté maritime : Taux nationaux de conformité des entités réglementées du Canada avec la réglementation sur la sûreté du transport ²⁰	80%	2019-03-31	85 %	77 %	84 %
2c) Un réseau de transport sûr	Taux de refus des nouvelles demandes d'habilitation de sécurité en matière de transport (par 10 000 nouvelles demandes d'habilitation de sécurité en matière de transport)	S.O. ²¹	S.O.	160,93	156,35	113,17
2d) Un réseau de transport sûr	Taux de mises en suspens des nouvelles demandes d'habilitation de sécurité en matière de transport (par 10 000 titulaires d'habilitation de sécurité en matière de transport)	S.O.	S.O.	2,76 ²²	15,75	9,30
2e) 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.	S.O.	10,04	14,36	5,63

²⁰ Les « entités réglementées du Canada » comprennent les bâtiments battant pavillon canadien qui effectuent des voyages internationaux, les ports et les installations maritimes situés au Canada qui sont en contact avec les bâtiments qui partent pour des voyages internationaux ou qui en reviennent, ainsi que les traversiers nationaux et les installations pour traversiers visés par la réglementation.

²¹ **Remarque :** Les indicateurs « 2b », « 2c » et « 2d » ne sont associés à aucune cible, puisque pour l'ensemble des dossiers que nous traitons, nous n'établissons pas de cibles ni de quotas par rapport au volume de dossiers refusés, en suspens ou annulés.

²² **Remarque :** Les statistiques du 1^{er} avril 2014 à novembre 2014 n'ont pas fait l'objet d'un suivi, car elles précèdent l'initiative sur la vérification continue.

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

Résultats ministériels	Indicateurs de résultats ministériels	Cibles	Date de réalisation	2014-2015 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels	2016-2017 Résultats réels
3a) Un régime de sécurité et de sûreté moderne qui appuie la croissance économique	Pourcentage des règlements de Transports Canada en matière de sûreté aérienne qui sont harmonisés avec les normes internationales en transport	90 %	2019-03-31	100 %	100 %	100 %
3b) Un régime de sécurité et de sûreté moderne qui appuie la croissance économique	Pourcentage des règlements de Transports Canada en matière de sécurité et de sûreté maritimes qui sont harmonisés avec les normes internationales en transport	Cible à déterminer en utilisant les données de 2018-2019 comme année de référence	S.O. - Nouvel indicateur	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 du transport ferroviaire des marchandises dangereuses qui sont harmonisés avec les normes internationales en transport	Cible en voie d'être établie pour présentation dans le Plan ministériel de 2019-2020	S.O. - Nouvel indicateur	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 de demandes d'autorisation en matière de sécurité et de sûreté provenant des clients du secteur de l'aviation qui respectent les normes de service de Transports Canada ²³	79 %	2019-03-31	88 %	89 %	79 %

²³ Cet indicateur, ainsi que les mêmes indicateurs pour le secteur maritime et le transport des marchandises dangereuses, favorise la confiance envers une prestation de services efficace et efficiente par Transports Canada, et ce, sans nuire inutilement aux possibilités économiques de l'industrie.

Résultats ministériels	Indicateurs de résultats ministériels	Cibles	Date de réalisation	2014-2015 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels	2016-2017 Résultats réels
3e) Un régime de sécurité et de sûreté moderne qui appuie la croissance économique	Pourcentage de demandes d'autorisation en matière de sécurité et de sûreté provenant des clients du secteur maritime qui respectent les normes de service de Transports Canada	80 %	2019-03-31	S.O. - Nouvel indicateur	S.O. - Nouvel indicateur	S.O. - Nouvel indicateur
3f) Un régime de sécurité et de sûreté moderne qui appuie la croissance économique	Pourcentage de demandes d'autorisation en matière de sécurité et de sûreté provenant des clients du secteur du transport des marchandises dangereuses qui respectent les normes de service de Transports Canada	Cible en voie d'être établie pour présentation dans le Plan ministériel de 2019-2020	À déterminer une fois que la cible sera établie	S.O. - Nouvel indicateur	S.O. - Nouvel indicateur	S.O. - Nouvel indicateur

Les renseignements sur les finances, les ressources humaines et le rendement associés aux programmes de Transports Canada sont disponibles à partir de l'[InfoBase du GC](#)²⁴.

Responsabilité essentielle 2 : Un réseau de transport écologique et innovateur

Les programmes faisant partie de cette responsabilité essentielle (RE) ont pour but de faire progresser les programmes sur les innovations et l'environnement du gouvernement du Canada au sein du secteur des transports en réalisant ce qui suit :

- réduire les émissions atmosphériques nocives;
- protéger les milieux océanique et marin du Canada en réduisant les répercussions environnementales du transport maritime;
- promouvoir et encourager l'innovation au sein du secteur des transports.

²⁴ GC = [Gouvernement du Canada](#)

Faits saillants de la planification

Afin de soutenir cette responsabilité essentielle, la [lettre de mandat](#) du ministre ainsi que les priorités pangouvernementales et celles de Transports Canada, nous prévoyons réaliser ce qui suit :

- Faire entrer en vigueur des règlements visant la mise en œuvre (à l'échelle nationale) des exigences en matière de surveillance, de production de rapports et de vérification du [Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Civil Aviation](#)^{xii} (CORSA) de l'[Organisation de l'aviation civile internationale](#)^{xlii};
- Préserver et rétablir les écosystèmes marins en réalisant ce qui suit :
 - utiliser de nouveaux outils et de nouvelles recherches;
 - prendre des mesures pour gérer les épaves et les bâtiments abandonnés;

Ces actions contribueront au rétablissement des habitats et des écosystèmes marins situés dans des zones stratégiques clés. D'ici 2022, le [Plan de protection des océans](#) vise à réduire le nombre d'épaves et de bâtiments abandonnés présents dans les eaux canadiennes en gérant au moins 275 épaves ou bâtiments abandonnés;

- Poursuivre la collaboration avec l'industrie canadienne et les partenaires internationaux afin de réaliser ce qui suit :
 - adopter une réglementation sur les eaux de ballast équitable, praticable et écologique;
 - mettre en œuvre la [Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires](#)^{xliii} (Convention sur la gestion des eaux de ballast) au Canada;
- Accroître la capacité du [Programme national de surveillance aérienne](#) pour contribuer à la prévention et la détection des déversements par des navires, en plus de soutenir l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures;
- Participer aux évaluations environnementales coordonnées par le [Bureau de gestion des projets nordiques](#)^{xliiv} de l'Agence canadienne de développement économique du Nord;
- Faire preuve de leadership pour l'élaboration des politiques en réalisant ce qui suit :
 - collaborer avec d'autres ministères et d'autres administrations;
 - établir des partenariats efficaces avec l'industrie;
 - promouvoir l'expertise canadienne en ce qui concerne les technologies de transport;

Faire progresser l'élaboration de la réglementation qui permet :

- l'adoption et l'intégration sécuritaires des technologies de transport émergentes et évolutives;
- le financement de projets qui favorisent un transport innovateur;

Analyse comparative entre les sexes plus (ACS+)

Les programmes faisant partie de la responsabilité essentielle 2, « Un réseau de transport écologique et innovateur », ont ciblé un certain nombre d'initiatives et d'enjeux liés à l'ACS+ sur lesquels ils travaillent en ce moment, 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 allons aborder la sous-représentation des femmes dans le secteur maritime en étendant nos engagements, partenariats et possibilités de formation auprès des collectivités nordiques, côtières et autochtones du Canada;
- Nous reconnaissons qu'il s'agit d'endroits où des technologies de transport de pointe pourraient générer des avantages précis pour un ou plusieurs segments de la population. À ce titre, nous nous efforçons d'établir des partenariats avec l'industrie et le milieu universitaire (tant au Canada qu'à l'étranger) en vue d'examiner les approches que nous pourrions adopter pour atteindre une parité hommes-femmes au sein de l'effectif des secteurs du transport et des technologies;
- De plus, nous soutenons l'adoption et la mise en œuvre de technologies de transport de pointe, telles que les véhicules connectés et les véhicules automatisés. À long terme, ces deux types de véhicules pourraient accroître la mobilité des personnes âgées et de certains Canadiens ayant un handicap qui, à l'heure actuelle, peut les empêcher de conduire un véhicule de manière sécuritaire;

Expérimentation

Nous avons ciblé les initiatives suivantes dans le cadre de la responsabilité essentielle 2 (RE2), lesquelles totalisent 10 millions de dollars (ce qui correspond à 5,3 % des dépenses prévues en 2018-2019 pour la RE2) et comprennent l'utilisation des éléments de l'expérimentation. Voici quelques-unes des initiatives :

- Établissement du Centre d'innovation de Transports Canada afin :
 - de servir de point focal pour l'innovation, l'expérimentation, le développement technologique et l'expertise;
 - d'intégrer l'expertise de l'ensemble du ministère et d'agir à titre de plaque tournante pour stimuler et soutenir l'innovation ainsi que l'expérimentation concernant tous les modes de transport;

- de nous positionner en tant que chef de file pour les innovations liées au secteur des transports;
- de renforcer notre capacité à :
 - anticiper les changements technologiques;
 - partager la recherche et la technologie, y compris collaborer avec tous les ordres de gouvernement, le secteur privé et le milieu universitaire (tant au Canada qu'à l'étranger);
 - cibler des solutions novatrices en matière de réglementation;
 - influencer le développement technologique lié au secteur des transports dans le monde entier.

Voici quelques exemples de travaux réalisés par le Centre d'innovation :

- Recherche sur le transport ferroviaire propre en lien avec les technologies nouvelles et émergentes en vue de réduire les émissions du secteur ferroviaire et des transports en commun, et définir les exigences réglementaires;
- Recherche et développement portant sur les technologies nouvelles et émergentes reposant sur le recours à des carburants de remplacement et à des pratiques opérationnelles pour favoriser un secteur maritime plus écologique et ainsi de réduire les émissions et de définir les exigences en matière de politiques et de réglementation;
- Essais de la résistance aux chocs des technologies de pointe automobiles, ce qui s'entend des essais et de l'évaluation de la sécurité des nouvelles technologies de pointe équipant les véhicules routiers par le biais d'une évaluation de la résistance aux chocs et de la protection des occupants des véhicules de technologie de pointe;
- En collaboration avec le [Conseil national de recherches du Canada](#)^{xiv}, élaboration d'un nouveau système d'anémomètre à flux libre ayant pour objet de renforcer la fiabilité des évaluations de la traînée des véhicules pendant les essais de la voie²⁵.

²⁵ Un anémomètre est un instrument servant à mesurer la vitesse et la direction du vent ou de tout autre courant de fluide.

Évaluations récentes et incidence de ces évaluations sur nos plans pour un réseau de transport écologique et innovateur

Nom de l'évaluation : [Examen de la mise en œuvre horizontale de l'initiative de classe mondiale de prévention, de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures par des navires](#)

Incidence de l'évaluation : Nous sommes en voie d'adopter toutes les recommandations faisant partie de cette évaluation. Pour ce faire, nous avons déjà entrepris les initiatives suivantes.

- Nous avons élaboré un système de suivi lié au [Plan de protection des océans](#) afin :
 - de surveiller la mise en œuvre des initiatives;
 - d'assurer un suivi des renseignements au sujet du caractère opportun et des étapes importantes des initiatives;
 - d'obtenir des renseignements mensuels au sujet des dépenses interministérielles (c.-à-d. entre les ministères);
- Pour assurer l'adoption d'une approche « pangouvernementale » (c.-à-d. entre plusieurs ministères), nous avons créé un comité de surveillance interministériel de la haute direction afin :
 - de maintenir de solides activités de surveillance;
 - de faciliter la coordination entre les ministères;
 - de fournir une orientation stratégique à propos du Plan de protection des océans.

Ce comité est (et continuera d'être) responsable :

- de l'examen du système de suivi interministériel;
- de la surveillance de la mise en œuvre interministérielle du Plan de protection des océans.

Ressources financières budgétaires (en dollars) - pour RE2

Budget principal des dépenses 2018-2019	Dépenses prévues 2018-2019	Dépenses prévues 2019-2020	Dépenses prévues 2020-2021
187 851 477	187 851 477	193 715 120	150 435 213

Ressources humaines (équivalents temps plein (ETP)) - pour RE2

2018-2019	2019-2020	2020-2021
516	498	451

Résultats prévus - Résultat 4 : Les émissions atmosphériques nocives provenant du secteur des transports au Canada

Résultats ministériels	Indicateurs de résultats ministériels	Cibles	Date de réalisation	2014-2015 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels	2016-2017 Résultats réels
4a) Les émissions atmosphériques nocives provenant du secteur des transports au Canada	Intensité des émissions de gaz à effet de serre pour l'aviation intérieure	Accroître le rendement énergétique total des activités nationales et internationales des compagnies aériennes du Canada selon une moyenne annuelle de 1,5 % jusqu'en 2020 (en utilisant 2008 comme année de référence) ²⁶	2020-12-31 ²⁷	S.O. (Cible établie en 2015)	Amélioration de 1,52 % (année civile 2015)	Amélioration de 1,73 % (année civile 2016)
4b) Les émissions atmosphériques nocives provenant du secteur des transports au Canada	Intensité des émissions de gaz à effet de serre pour le transport maritime au Canada	Cible à déterminer	À déterminer	S.O. - Nouvel indicateur	S.O. - Nouvel indicateur	S.O. - Nouvel indicateur

²⁶ Les cibles et les résultats présentés concernent les émissions totales de l'aviation et combinent les activités nationales et internationales des compagnies aériennes du Canada.

²⁷ La cible concerne les moyennes annuelles des améliorations pour toute la durée de l'entente, soit jusqu'à la fin de 2020.

Résultats ministériels	Indicateurs de résultats ministériels	Cibles	Date de réalisation	2014-2015 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels	2016-2017 Résultats réels
4c) Les émissions atmosphériques nocives provenant du secteur des transports au Canada	Intensité des émissions de gaz à effet de serre pour le transport ferroviaire de marchandises	À déterminer	À déterminer ²⁸	2014 L'intensité des émissions des compagnies de chemin de fer de marchandises de catégorie I ²⁹ était de 14,37 kg d'éq. CO ₂ ³⁰ par 1 000 tonnes-kilomètres commerciales	2015 L'intensité des émissions des compagnies de chemin de fer de marchandises de catégorie I était de 14,07 kg d'éq. CO ₂ par 1 000 tonnes-kilomètres commerciales	Aucune donnée disponible pour 2016 ³¹ La cible concernant l'intensité des émissions de gaz à effet de serre en 2017 était une amélioration (c.-à-d. une diminution) de 7,2 % ³² par rapport aux niveaux de 2010 pour les compagnies de chemin de fer de marchandises de catégorie I, ce qui correspond à une intensité des émissions égale à 14,97 kg d'éq. CO ₂ par 1 000 tonnes-kilomètres commerciales en 2017

²⁸ Les cibles faisant partie d'une entente volontaire avec l'Association des chemins de fer du Canada étaient en vigueur jusqu'à la fin de 2017. Les cibles futures sont en voie d'être établies. Pour obtenir de plus amples renseignements sur l'entente volontaire, veuillez consulter le lien suivant : <https://www.railcan.ca/fr/initiatives-de-lacfc/programme-de-surveillance-des-emissions-de-locomotives/>.

²⁹ Les compagnies de chemin de fer de marchandises de catégorie I renvoient au Chemin de fer Canadien Pacifique et à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.

³⁰ Éq. CO₂ = Équivalent en dioxyde de carbone et kg = kilogrammes

³¹ *Remarque : Aucune cible n'a été établie pour 2016. Cependant, les résultats réels de 2016 seront disponibles à la fin de 2018.

³² Remarque : Il existe un décalage de deux ans pour l'obtention des résultats liés à cet indicateur. Par conséquent, les résultats de 2017 seront disponibles à la fin de 2019.

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

Résultats ministériels	Indicateurs de résultats ministériels	Cibles	Date de réalisation	2014-2015 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels	2016-2017 Résultats réels
5a) Les milieux océanique et marin du Canada sont protégés des répercussions du transport maritime	Taux de déversements dans les milieux océanique et marin du Canada (par 1 000 bâtiments commerciaux) ³³	Cible à déterminer une fois que les résultats de 2018-2019 seront disponibles	Date à déterminer une fois que les résultats de 2018-2019 seront disponibles	S.O. - Nouvel indicateur	S.O. - Nouvel indicateur	S.O. - Nouvel indicateur

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

Résultats ministériels	Indicateurs de résultats ministériels	Cibles	Date de réalisation	2014-2015 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels	2016-2017 Résultats réels
6a) Un réseau de transport qui appuie l'innovation	Nombre de nouveaux produits aéronautiques certifiés	Cible à déterminer en 2018-2019 ³⁴	2020-03-31	S.O. - Nouvel indicateur	S.O. - Nouvel indicateur	S.O. - Nouvel indicateur
6b) Un réseau de transport qui appuie l'innovation	Nombre de caractéristiques des véhicules automobiles lancés au Canada au moyen des outils de réglementation de Transports Canada qui favorisent les technologies novatrices	Cible à déterminer en 2018-2019	S.O. - Nouvel indicateur	S.O. - Nouvel indicateur	S.O. - Nouvel indicateur	S.O. - Nouvel indicateur

Les renseignements sur les finances, les ressources humaines et le rendement associés aux programmes de Transports Canada sont disponibles à partir de l'[InfoBase du GC](#).

³³ Cela comprend les arrivées de bâtiments étrangers, les bâtiments canadiens immatriculés dont la jauge brute est inférieure à 15 tonneaux et les bâtiments certifiés dont la jauge brute est supérieure à 15 tonneaux exploités dans les eaux canadiennes.

³⁴ La mesure sera un dénombrement des nouvelles activités de certification réalisées chaque année et du nombre de produits certifiés. Cela pourrait être ventilé par type d'activité. Voici quelques exemples :

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

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

Responsabilité essentielle 3 : Un réseau de transport efficace

Les programmes faisant partie de cette responsabilité essentielle (RE) ont pour but :

- de soutenir l'efficacité de l'accès des produits aux marchés, au moyen d'investissements dans les corridors commerciaux du Canada;
- d'adopter des règles pour veiller à ce que les voyageurs aériens du Canada aient un choix de services suffisant et des niveaux de service croissants;
- de gérer les infrastructures de transport pour maintenir le rapport qualité-prix pour les Canadiens.

Faits saillants de la planification

Afin de soutenir cette responsabilité essentielle, la [lettre de mandat](#) du ministre ainsi que les priorités pangouvernementales et celles de Transports Canada, nous prévoyons réaliser ce qui suit :

- Soutenir l'adoption du [projet de loi C-49](#), soit la Loi sur la modernisation des transports, par l'entremise du Parlement, et préparer sa mise en œuvre dès l'obtention de la sanction royale. Cette loi permettra de renforcer et de moderniser le cadre stratégique sur les voyageurs aériens, le transport ferroviaire de marchandises, la sécurité ferroviaire et les politiques maritimes;
- Mettre en œuvre les engagements figurant dans le [budget de 2017](#)^{xlvi} au sujet de l'[Initiative des corridors de commerce et de transport](#)^{xlvii};
- Appuyer l'exploitation sécuritaire et continue des petits aéroports et des ports appartenant au gouvernement du Canada et exploités par celui-ci, installations desservant principalement les collectivités éloignées et isolées, en répondant aux exigences clés en matière de santé et de sécurité par le biais d'investissements continus en immobilisations;
- Mettre en œuvre les exigences en matière de rapports publics du projet de loi C-49 (Loi sur la modernisation des transports) en procédant à l'établissement et à la gestion d'une gouvernance et d'une capacité efficaces en matière de données;
- Fournir du financement dans le cadre du [Fonds national des corridors commerciaux](#) (soit 2 milliards de dollars sur 11 ans) pour des projets liés aux infrastructures de transport qui renforcent l'infrastructure commerciale du Canada, notamment les ports, les voies navigables, les aéroports, les routes, les ponts, les postes frontaliers, les réseaux ferroviaires ainsi que les liens entre ces éléments;
- Répondre aux besoins essentiels en matière de transport associés aux trois territoires nordiques du Canada;
- Dans le cadre du [Programme de transfert des installations portuaires](#)^{xlviii}, poursuivre :

- les négociations avec les parties intéressées à se départir d'installations portuaires;
- les activités de fermeture et de démolition des ports qui ne présentent aucune valeur stratégique ni aucun intérêt d'acquisition;
- Adopter une approche à long terme pour la prestation de services de traversier dans l'Est du Canada;

Analyse comparative entre les sexes plus (ACS+)

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

- Une ACS+ a été effectuée pour les composantes individuelles du [projet de loi C-49](#) (soit la Loi sur la modernisation des transports) afin de tenir compte des possibilités et des défis associés aux hommes et aux femmes, et ce, dans toute leur diversité. L'évaluation a révélé ce qui suit :
 - les mesures associées au projet de loi C-49 permettront d'accroître la fiabilité, l'efficacité et la sécurité du réseau de transport tout en modernisant les dispositions législatives actuelles, améliorant ainsi l'avantage concurrentiel du Canada ainsi que les niveaux de service au bénéfice des Canadiens et de l'ensemble des voyageurs;
 - certaines des mesures peuvent avoir des effets positifs indirects, lesquels pourraient avoir une plus grande incidence sur l'un des sexes. Plus précisément :
 - l'effet indirect de la croissance de l'emploi possible dans le secteur ferroviaire pourrait avoir une plus grande incidence sur les hommes que les femmes, car l'industrie du transport ferroviaire de marchandises et plusieurs des entreprises appuyées par le transport ferroviaire (p. ex., le grain, la foresterie et l'exploitation minière) emploient principalement des hommes;
 - pour les composantes du projet de loi C-49 liées au secteur aérien, les répercussions seraient les mêmes pour les hommes et les femmes, à l'exception de la création de règles concernant la manière d'asseoir les enfants dans les aéronefs. De telles règles pourraient avoir des effets positifs plus importants chez les femmes que les hommes, car les femmes sont environ quatre fois plus susceptibles que les hommes de voyager seules avec leur(s) enfant(s);
 - aucun impact direct sur les sexes n'est prévu dans le cadre de la modernisation de l'[Office des transports du Canada](#) en ce qui a trait à son rôle, son mandat et ses pouvoirs.

Si nous observons des impacts non prévus sur l'égalité des sexes à la suite de la mise en œuvre des diverses initiatives du projet de loi C-49, nous allons procéder à une analyse plus approfondie afin de faire des ajustements et d'élaborer des mesures d'atténuation, le cas échéant.

Expérimentation

Nous n'avons pas encore ciblé d'initiatives en matière d'expérimentation associées à la responsabilité essentielle 3 (RE3) pour 2018-2019.

Évaluations récentes et incidence de ces évaluations sur nos plans pour un réseau de transport efficace

Nom de l'évaluation : [Évaluation de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique et du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers](#) (cliquez [ici](#) pour consulter le sommaire de cette évaluation)

Incidence de l'évaluation : Cette évaluation a contribué à la création de l'architecture du [Fonds national des corridors commerciaux](#), soit l'activité centrale du programme national des corridors commerciaux. Par exemple, les initiatives suivantes ont été basées directement sur les constatations de cette évaluation au sujet des programmes précédents (c.-à-d. l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique et le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers) :

- les pratiques exemplaires découlant de ces programmes;
- la rétroaction concernant le processus d'admission;
- les mécanismes de contribution;
- la mobilisation des intervenants;
- la gestion des fonds.

Ressources financières budgétaires (en dollars) - pour RE3

Budget principal des dépenses 2018-2019	Dépenses prévues 2018-2019	Dépenses prévues 2019-2020	Dépenses prévues 2020-2021
712 185 680	712 185 680	581 343 623	531 822 429

Ressources humaines (équivalents temps plein (ETP)) - pour RE3

2018-2019	2019-2020	2020-2021
425	421	403

Résultats prévus - Résultat 7 : Les corridors de transport permettant d'acheminer les produits de manière fiable vers les marchés

Résultats ministériels	Indicateurs de résultats ministériels	Cibles	Date de réalisation	2014-2015 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels	2016-2017 Résultats réels
7a) Les corridors de transport permettant d'acheminer les produits de manière fiable vers les marchés	Temps de transit complet des marchandises conteneurisées en provenance des ports de l'Asie ³⁵	Temps de transit complet de 25 jours (en moyenne)	2019-03-31	26,0 jours (2014)	25,2 jours (2015)	23,8 jours (2016)
7b) Les corridors de transport permettant d'acheminer les produits de manière fiable vers les marchés	Temps de transit complet des grains transportés des Prairies canadiennes aux ports de l'Asie ³⁶	Temps de transit complet de 38,5 jours (en moyenne)	2019-03-31	38,8 jours (2014)	38,0 jours (2015)	38,4 jours (2016)

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

Résultats ministériels	Indicateurs de résultats ministériels	Cibles	Date de réalisation	2014-2015 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels	2016-2017 Résultats réels
8a) Les voyageurs aériens canadiens profitent d'un choix et d'un service accru	Nombre d'itinéraires de services aériens prévus pour les passagers au Canada (liaisons intérieures)	Augmentation de 0,2 % par rapport à la comparaison des moyennes sur 10 ans : 2009-2018 comparativement à 2008-2017	2018-12-31	788	785	740

³⁵ Mesure du temps de transit pour un transport par navire allant de Shanghai aux ports de la Colombie-Britannique, suivi d'un transport direct par train vers Toronto.

³⁶ Mesure du temps de transit pour le transport de grains allant de la Saskatchewan aux ports de la Chine, en passant par le port de Vancouver.

Résultats ministériels	Indicateurs de résultats ministériels	Cibles	Date de réalisation	2014-2015 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels	2016-2017 Résultats réels
8b) Les voyageurs aériens canadiens profitent d'un choix et d'un service accru	Nombre d'itinéraires de services aériens prévus pour les passagers entre le Canada et les États-Unis (liaisons transfrontalières)	Augmentation de 0,2 % par rapport à la comparaison des moyennes sur 10 ans : 2009-2018 comparativement à 2008-2017	2018-12-31	Données non disponibles	460	395
8c) Les voyageurs aériens canadiens profitent d'un choix et d'un service accru	Nombre d'itinéraires de services aériens prévus pour les passagers entre le Canada et d'autres pays (liaisons internationales ³⁷)	Augmentation de 1 % par rapport à la comparaison des moyennes sur 10 ans : 2009-2018 comparativement à 2008-2017	2018-12-31	403	427	423
8d) Les voyageurs aériens canadiens profitent d'un choix et d'un service accru	Nombre de vols prévus pour les passagers au Canada (total annuel du segment des vols intérieurs)	Augmentation de 1 % par rapport à la comparaison des moyennes sur 10 ans : 2009-2018 comparativement à 2008-2017	2018-12-31	847 016	845 916	851 927
8e) Les voyageurs aériens canadiens profitent d'un choix et d'un service accru	Nombre de vols prévus pour les passagers entre le Canada et les États-Unis (total annuel du segment des vols transfrontaliers)	Augmentation de 0,2 % par rapport à la comparaison des moyennes sur 10 ans : 2009-2018 comparativement à 2008-2017	2018-12-31	392 363	386 119	387 549

³⁷ Les autres liaisons internationales comprennent toutes les liaisons en provenance et à destination des pays étrangers, à l'exception des États-Unis. Cela s'applique également aux indicateurs de résultats « 8c » et « 8f ».

Résultats ministériels	Indicateurs de résultats ministériels	Cibles	Date de réalisation	2014-2015 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels	2016-2017 Résultats réels
8f) Les voyageurs aériens canadiens profitent d'un choix et d'un service accru	Nombre de vols prévus pour les passagers entre le Canada et d'autres pays (total annuel du segment des vols internationaux)	Augmentation de 1 % par rapport à la comparaison des moyennes sur 10 ans : 2009-2018 comparativement à 2008-2017	2018-12-31	139 997	151 240	162 389

Résultats prévus - Résultat 9 : Transports Canada gère ses actifs de façon efficace

Résultats ministériels	Indicateurs de résultats ministériels	Cibles	Date de réalisation	2014-2015 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels	2016-2017 Résultats réels
9a) Transports Canada gère ses actifs de façon efficace	Disponibilité des aéroports détenus et gérés par Transports Canada	Cible en voie d'être établie pour présentation dans le Plan ministériel de 2019-2020	2019-03-31	S.O. - Nouvel indicateur	S.O. - Nouvel indicateur	S.O. - Nouvel indicateur
9b) Transports Canada gère ses actifs de façon efficace	Disponibilité des ports détenus et gérés par Transports Canada	Cible en voie d'être établie pour présentation dans le Plan ministériel de 2019-2020	2019-03-31	S.O. - Nouvel indicateur	S.O. - Nouvel indicateur	S.O. - Nouvel indicateur
9c) Transports Canada gère ses actifs de façon efficace	Disponibilité des traversiers détenus et gérés par Transports Canada	Cible en voie d'être établi pour présentation dans le Plan ministériel de 2019-2020	2019-03-31	S.O. - Nouvel indicateur	S.O. - Nouvel indicateur	S.O. - Nouvel indicateur

Les renseignements sur les finances, les ressources humaines et le rendement associés aux programmes de Transports Canada sont disponibles à partir de l'[InfoBase du GC](#).

Services internes³⁸

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

³⁸ Les renseignements sur la mesure du rendement ne sont pas fournis, car le [Secrétariat du Conseil du Trésor](#) est en voie d'élaborer un cadre de mesure du rendement des Services internes normalisé pour l'ensemble du gouvernement.

de programmes dans l'organisation, sans égard au modèle de prestation des Services internes du ministère. Voici les dix catégories :

- les Services de gestion et de surveillance;
- les Services des communications;
- les Services juridiques;
- les Services de gestion des ressources humaines;
- les Services de gestion financière;
- les Services de gestion de l'information;
- les Services des technologies de l'information;
- les Services immobiliers;
- les Services du matériel;
- les Services d'approvisionnement.

Faits saillants de la planification

Afin de soutenir les Services internes, la [lettre de mandat](#) du ministre ainsi que les priorités pangouvernementales et celles de Transports Canada, nous prévoyons réaliser ce qui suit :

- Continuer nos plans de modernisation (ce qui a commencé par l'élaboration de l'examen complet de 2016-2017 du ministère) à l'aide de plusieurs initiatives, notamment :
 - accroître le nombre de services offerts par Transports Canada aux citoyens afin que ceux-ci puissent effectuer des achats et des paiements en ligne;
 - mettre en œuvre un programme de formation pour l'ensemble du ministère afin de renforcer les compétences en gestion financière des agents financiers et des gestionnaires délégués;
 - utiliser les analyses de données pour améliorer le rendement financier et opérationnel ainsi que soutenir la prise de décisions;
 - moderniser notre espace de travail à Dorval (Québec) afin d'accroître le niveau d'occupation et d'améliorer le rendement financier (projet pluriannuel à compléter en 2020-2021; plans et devis à compléter en 2018-2019);
- Examiner l'utilisation de la technologie habilitante, comme la robotique et les outils d'automatisation des processus cognitifs, afin de réaliser des gains d'efficacité et d'améliorer le contrôle interne;

- Mettre en œuvre une « stratégie numérique » afin de soutenir la priorité de l'ensemble du ministère selon laquelle nos programmes doivent optimiser, transformer et offrir les services qui répondent aux besoins des Canadiens. Cela permettra :
 - de fournir aux Canadiens des services faciles à utiliser et accessibles à partir de n'importe quel endroit;
 - de faciliter l'utilisation des données et de veiller à ce que les renseignements soient ouverts et accessibles;
 - de tirer parti des nouvelles technologies pour réaliser les priorités ministérielles au moyen d'innovations;
- Promouvoir des initiatives essentielles associées à la technologie de l'information (TI) qui contribueront à la transformation de la prestation de services aux Canadiens, notamment :
 - renforcer nos capacités en matière de veille stratégique³⁹ et d'analyses de données avancées;
 - mettre en œuvre un nouveau « cadre de gestion de projets » qui optimise l'exécution des projets liés aux TI;
 - renforcer les capacités internes en matière de TI afin que nous n'ayons plus besoin d'autant de ressources contractuelles pour offrir des services de TI fiables;
- Poursuivre l'augmentation du nombre :
 - de services offerts aux clients externes par le biais du portail en ligne de Transports Canada et du compte en ligne monTC (lancement effectué en 2017-2018);
 - de processus d'inspection permettant aux inspecteurs de recueillir des résultats à l'aide de solutions technologiques mobiles (p. ex., tablettes);
- Continuer à mettre l'accent sur la santé mentale et le bien-être en milieu de travail en poursuivant l'élaboration de la stratégie sur la santé mentale et le bien-être de Transports Canada;
- Soutenir les priorités du greffier du Conseil privé au sujet du [renouvellement de la fonction publique et de la santé mentale](#)^{xlix} pour nos employés en réalisant ce qui suit :
 - partager les changements apportés aux politiques et aux services qui ont une incidence sur le personnel (le cas échéant);
 - fournir des renseignements au personnel au sujet des programmes offerts qui soutiennent le perfectionnement professionnel et le bien-être, et ce, au moyen de divers canaux (p. ex., courriel, engagement en personne, etc.);

³⁹ La veille stratégique fait référence aux stratégies et aux technologies utilisées par une organisation afin d'analyser les données. L'objectif de la veille stratégique est d'améliorer la prise de décisions au sein d'une organisation.

- Utiliser plusieurs plateformes de communication pour informer les Canadiens et les divers publics cibles au sujet :
 - des programmes et initiatives de Transports Canada;
 - des priorités du ministère.

Les plateformes seront harmonisées avec la [Directive sur la gestion des communications](#)ⁱ du gouvernement aux termes de laquelle nous adopterons une approche de type « priorité au numérique » (c.-à-d. par l'entremise des médias sociaux, de vidéos, de discours publiés en ligne, etc.) tout en continuant d'utiliser d'autres moyens plus traditionnels, au besoin.

Analyse comparative entre les sexes plus (ACS+)

Les Services internes 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.

- Afin d'être plus inclusifs (lorsque possible), nous allons concevoir nos systèmes de TI futurs et élargir nos systèmes de TI existants. Cela permettra également de soutenir l'identification non binaire des sexes (c.-à-d. ne pas se limiter aux options « homme » et « femme »);
- Conformément à la Politique sur les communications et l'image de marque du gouvernement du Canada, notre équipe des communications fournira des renseignements selon différents formats afin :
 - de respecter les divers besoins des Canadiens;
 - de veiller à ce que les renseignements soient disponibles de manière égale pour tous, y compris les Autochtones et les collectivités minoritaires ethnoculturelles et de langue officielle.

Pour ce faire, nous continuerons :

- d'appliquer les politiques et les règlements associés à la [Loi sur les langues officielles](#)ⁱⁱ et la [Charte canadienne des droits et libertés](#)ⁱⁱⁱ;
- de veiller à ce que les documents de communication illustrent la nature variée des Canadiens, et ce, de manière équitable, représentative et inclusive (y compris un équilibre entre les sexes et les ethnies);
- de respecter la [Norme sur l'accessibilité des sites Web](#)ⁱⁱⁱⁱ du Secrétariat du Conseil du Trésor et de publier des renseignements sur demande qui sont sensiblement égaux pour un public diversifié et ceux qui ont un handicap.

Expérimentation

Nous n'avons ciblé aucune initiative en matière d'expérimentation associée aux Services internes pour 2018-2019.

Ressources financières budgétaires (en dollars) - pour Services internes

Budget principal des dépenses 2018-2019	Dépenses prévues 2018-2019	Dépenses prévues 2019-2020	Dépenses prévues 2020-2021
174 031 977	174 031 977	165 457 501	161 214 020

Ressources humaines (équivalents temps plein (ETP)) - pour Services internes

2018-2019	2019-2020	2020-2021
1 193	1 173	1 180

Dépenses et ressources humaines

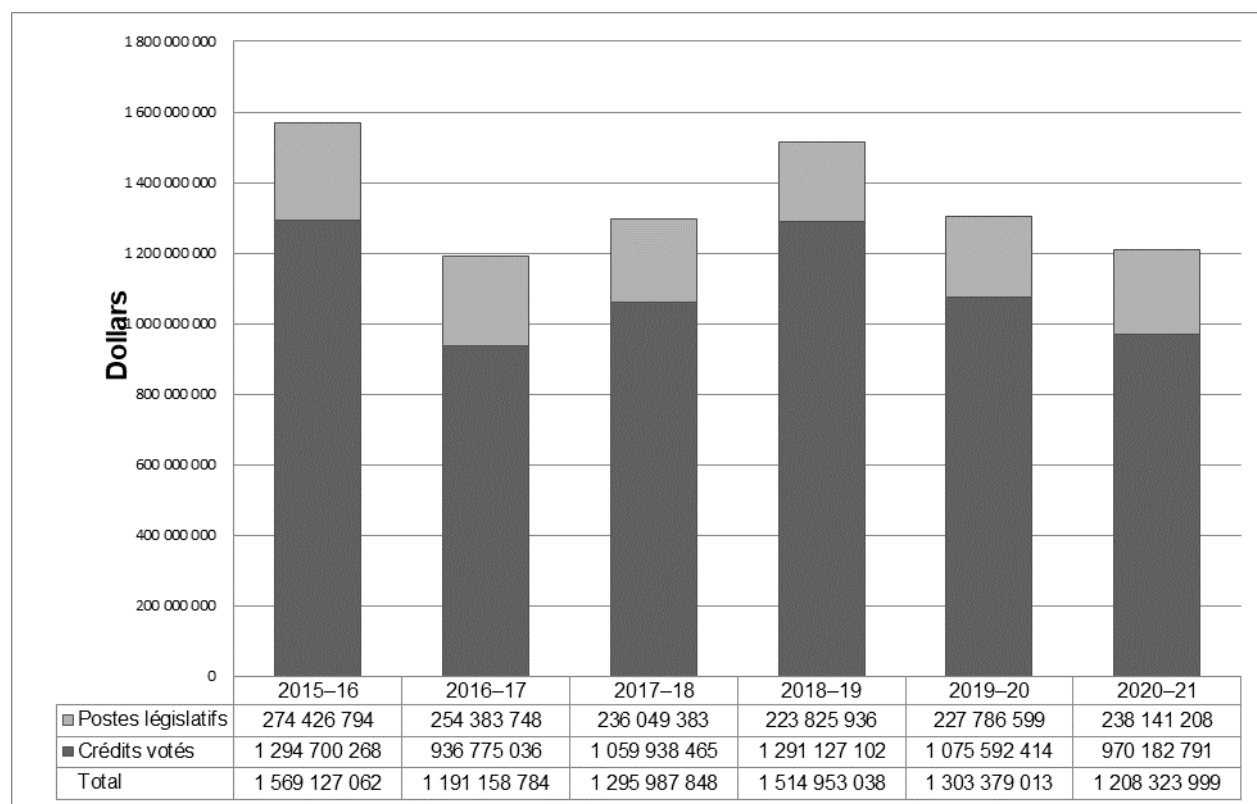
Dépenses prévues

Le tableau des ressources financières figurant ci-dessous résume le total des dépenses prévues par Transports Canada pour les trois prochaines années financières. Pour obtenir de plus amples renseignements sur les dépenses prévues, y compris les ajustements, veuillez consulter notre [site Web](#)^{liv}.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2018-2019	Dépenses prévues 2018-2019	Dépenses prévues 2019-2020	Dépenses prévues 2020-2021
1 514 953 038	1 514 953 038	1 303 379 013	1 208 323 999

Graphique des tendances relatives aux dépenses de Transports Canada



Dépenses historiques et dépenses prévues jusqu'en 2018-2019

Comme le démontre le graphique des tendances relatives aux dépenses ministérielles, les dépenses de Transports Canada ont diminué de 2015-2016 à 2016-2017. Cette baisse est principalement attribuable aux facteurs suivants :

- une importante entente à l'amiable qui a eu lieu en 2015-2016;
- une diminution des dépenses relatives aux initiatives dont la date d'échéance approche, comme le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers ainsi que le Fonds d'infrastructure de transport de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique. Dans l'ensemble, les niveaux de financement associés à ces deux fonds diminuent jusqu'en 2020-2021.

Les hausses des dépenses prévues en 2017-2018 et 2018-2019 sont attribuables à la hausse du financement associé à diverses initiatives, notamment :

- le [Programme de transfert des installations portuaires](#) (PTIP);
- l'[Initiative des corridors de commerce et de transport](#) (ICCT);
- le [Plan de protection des océans](#) (PPO) lancé récemment;
- les initiatives de transformation de Transports Canada.

Dépenses prévues en 2019-2020 et 2020-2021

La baisse des dépenses prévues après 2018-2019 est principalement attribuable au financement temporaire des initiatives telles que :

- l'amélioration de la sécurité du transport ferroviaire et du transport des marchandises dangereuses;
- le PTIP, le [Programme de contributions pour les services de traversier](#)^{lv} et les initiatives fédérales en matière d'infrastructures;
- le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers et le Fonds d'infrastructure de transport de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (mentionnés précédemment).

Les baisses sont compensées en partie par la hausse du financement envers :

- le Plan de protection des océans;
- l'Initiative des corridors de commerce et de transport;
- les initiatives de transformation de Transports Canada.

Remarque : Les dépenses prévues ne comprennent pas le financement escompté pour les éléments faisant partie du [budget de 2018](#)^{lvi}.

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

Le tableau ci-dessous présente (en dollars) :

- le total des dépenses prévues pour les trois résultats stratégiques du ministère et les Services internes (dans le cadre de l'ancienne architecture d'alignement des programmes), ainsi que les dépenses historiques pour les deux années financières précédentes;
- les dépenses prévues en 2017-2018 pour les trois responsabilités essentielles actuelles du ministère et les Services internes (conformément au [nouveau] Cadre ministériel des résultats), ainsi que les dépenses prévues pour les deux prochaines années financières.

Responsabilités essentielles et Services internes	Dépenses 2015-2016	Dépenses 2016-2017	Prévisions des dépenses 2017-2018	Budget principal des dépenses 2018-2019	Dépenses prévues 2018-2019	Dépenses prévues 2019-2020	Dépenses prévues 2020-2021
Un réseau de transport sécuritaire et sûr (ancien Résultat stratégique 3)	474 768 789	365 642 579	459 634 328				
Un réseau de transport sécuritaire et sûr (nouvelle Responsabilité essentielle 1)				440 882 904	440 882 904	362 862 769	364 852 337
Un réseau de transport respectueux de l'environnement (ancien Résultat stratégique 2)	85 520 131	81 070 570	125 228 987				
Un réseau de transport écologique et innovateur (nouvelle Responsabilité essentielle 2)				187 851 477	187 851 477	193 715 120	150 435 213
Un réseau de transport efficient (ancien Résultat stratégique 1)	845 205 279	588 975 050	526 608 712				
Un réseau de transport efficient (nouvelle Responsabilité essentielle 3)				712 185 680	712 185 680	581 343 623	531 822 429
Total partiel	1 405 494 199	1 035 688 199	1 111 472 027	1 340 920 061	1 340 920 061	1 137 921 512	1 047 109 979
Services internes	163 632 863	155 470 585	184 515 821	174 032 977	174 032 977	165 457 501	161 214 020
Total	1 569 127 062	1 191 158 784	1 295 987 848	1 514 953 038	1 514 953 038	1 303 379 013	1 208 323 999

Ressources humaines prévues

Sommaire de la planification des ressources humaines pour nos Responsabilités essentielles et les Services internes (équivalents temps plein)

Le tableau des ressources humaines figurant ci-dessous résume le total des dépenses prévues par Transports Canada pour les trois prochaines années financières.

Responsabilités essentielles et Services internes	Équivalents temps plein réels 2015-2016	Équivalents temps plein réels 2016-2017	Prévisions d'équivalents temps plein 2017-2018	Équivalents temps plein prévus 2018-2019	Équivalents temps plein prévus 2019-2020	Équivalents temps plein prévus 2020-2021
Un réseau de transport sécuritaire et sûr (ancien Résultat stratégique 3)	3 297	3 088	3 382			
Un réseau de transport sécuritaire et sûr (nouvelle Responsabilité essentielle 1)				3 339	3 088	3 079
Un réseau de transport respectueux de l'environnement (ancien Résultat stratégique 2)	283	248	343			
Un réseau de transport écologique et innovateur (nouvelle Responsabilité essentielle 2)				516	498	451
Un réseau de transport efficient (ancien Résultat stratégique 1)	457	394	441			
Un réseau de transport efficient (nouvelle Responsabilité essentielle 3)				425	421	403
Total partiel	4 037	3 730	4 166	4 280	4 007	3 933
Services internes	1 226	1 085	1 275	1 193	1 173	1 180
Total	5 263	4 815	5 441	5 473	5 180	5 113

Remarque : À Transports Canada, nous avons changé la méthode utilisée pour calculer les ETP prévus (équivalents temps plein). Nous sommes passés d'une moyenne axée sur les données historiques à un calcul moyen axé sur le salaire. Cela nous permettra d'obtenir une mesure plus exacte du total des ETP prévus.

Budget des dépenses par crédit voté

Pour obtenir de l'information sur les crédits de Transports Canada, consulter le [Budget principal des dépenses de 2018-2019](#)^{lvii}.

État des résultats condensé prospectif

L'état des résultats condensé prospectif donne un aperçu général des opérations de Transports Canada. Les prévisions des renseignements financiers concernant les dépenses et les recettes sont préparées selon la méthode de comptabilité d'exercice pour renforcer la responsabilisation et améliorer la transparence et la gestion financière.

Étant donné que l'état des résultats condensé prospectif est préparé selon la méthode de comptabilité d'exercice, et que les montants des dépenses projetées et des dépenses prévues présentées dans d'autres sections du Plan ministériel sont établis selon la méthode de comptabilité axée sur les dépenses, les montants diffèrent.

Vous pouvez obtenir un état des résultats prospectif plus détaillé et des notes afférentes, notamment un rapprochement des coûts de fonctionnement nets et des autorisations demandées, se trouvent sur [notre site Web](#).

État des résultats condensé prospectif pour l'exercice se terminant le 31 mars 2019 (en milliers de dollars)

Renseignements financiers	Prévisions des résultats 2017-2018	Résultats prévus 2018-2019	Écart (résultats prévus pour 2018-2019 moins résultats projetés de 2017-2018)
Total des dépenses	1 424 009	1 668 355	244 346
Total des revenus	72 520	70 573	(1 947)
Coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement et les transferts	1 351 489	1 597 782	246 293

Remarque : En raison de l'arrondissement des montants, les chiffres pourraient ne pas correspondre au total indiqué ou aux détails fournis ailleurs. Ces chiffres sont préparés en utilisant la comptabilité d'exercice et ils diffèrent donc des dépenses prévues présentées dans d'autres parties du présent Plan ministériel.

Renseignements supplémentaires

Renseignements ministériels

Profil de l'organisation

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

Premier dirigeant : Michael Keenan, sous-ministre

Portefeuille ministériel : Transports Canada

Transports Canada fait partie du [portefeuille de Transports](#) qui comprend :

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

Le regroupement de ces organisations en un seul portefeuille permet une prise de décision intégrée en ce qui concerne les questions de transport.

Instruments habilitants : [Loi sur le ministère des Transports](#)^{lix} (L.R.C. (1985), ch. T-18)

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

Année d'incorporation ou de création : 1936

Raison d'être, mandat et rôle

La section « Raison d'être, mandat et rôle : composition et responsabilités » est accessible sur [notre site Web](#)^{lxii}.

Contexte opérationnel et risques principaux

L'information sur le contexte opérationnel et les risques principaux est accessible sur [notre site Web](#).

Cadre de présentation de rapports

Le Cadre ministériel des résultats (CMR) et le Répertoire des programmes officiels de Transports Canada pour 2018-2019 sont illustrés ci-dessous. Ce tableau :

- présente une comparaison des anciens programmes, sous-programmes et sous-sous-programmes du ministère faisant partie de l'ancienne architecture d'alignement des programmes, avec le nouveau Répertoire des programmes faisant partie du Cadre ministériel des résultats;
- présente les pourcentages estimés (en dollars⁴⁰) des anciens programmes, sous-programmes et sous-sous-programmes représentés par les 34 nouveaux programmes de notre Cadre ministériel des résultats.

Concordance entre le Cadre ministériel des résultats, et le Répertoire des programmes de 2018-2019, et l'Architecture d'alignement des programmes de 2017-2018

Responsabilités essentielles et Répertoire des programmes 2018-2019	Programme du plus bas niveau de l'architecture d'alignement des programmes 2017-2018	Pourcentage du programme du plus bas niveau de l'architecture d'alignement des programmes qui correspond (en dollars) au programme du Répertoire des programmes
Responsabilité essentielle 1 : Un réseau de transport sécuritaire et sûr		
Cadre réglementaire de la sécurité aérienne	Cadre réglementaire de la sécurité aérienne	100%
Surveillance de la sûreté aérienne	Surveillance du réseau aérien	100%
Certification de la sécurité aérienne	Service à l'industrie aéronautique	100%
Services des aéronefs	Services des aéronefs	100%
Cadre réglementaire de la sécurité maritime	Cadre réglementaire de la sécurité maritime	100%
Surveillance de la sécurité maritime	Surveillance de la sécurité maritime	23%
Certification de la sécurité maritime	Surveillance de la sécurité maritime	77%
Protéger les océans Programme de protection de la navigation	Protéger les océans Programme de protection de la navigation	100%
Cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire	Cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire	100%
Surveillance de la sécurité ferroviaire	Surveillance de la sécurité ferroviaire	100%
Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire	Programme d'amélioration des passages à niveau et de sensibilisation de la sécurité ferroviaire	100%
Cadre réglementaire de la sécurité des véhicules automobiles	Cadre réglementaire de la sécurité des véhicules automobiles	100%
	Sécurité des transporteurs routiers	50%

⁴⁰ Selon les dépenses réelles de 2016-2017.

Responsabilités essentielles et Répertoire des programmes 2018-2019	Programme du plus bas niveau de l'architecture d'alignement des programmes 2017-2018	Pourcentage du programme du plus bas niveau de l'architecture d'alignement des programmes qui correspond (en dollars) au programme du Répertoire des programmes
Surveillance de la sécurité des véhicules automobiles	Surveillance de la sécurité des véhicules automobiles Sécurité des transporteurs routiers	100% 50%
Cadre réglementaire pour le programme du transport des marchandises dangereuses	Cadre réglementaire pour le programme du transport des marchandises dangereuses	100%
Surveillance du programme du transport des marchandises dangereuses	Surveillance du programme du transport des marchandises dangereuses	100%
Soutien technique du transport des marchandises dangereuses	Intervention d'urgence – Transport des marchandises dangereuses	100%
Cadre réglementaire de la sûreté aérienne	Cadre réglementaire de la sûreté aérienne Infrastructure technologique de la sûreté aérienne	100% 25%
Surveillance de la sûreté aérienne	Surveillance de la sûreté aérienne Infrastructure technologique de la sûreté aérienne	100% 75%
Cadre réglementaire de la sûreté maritime	Cadre réglementaire de la sûreté maritime	100%
Surveillance de la sûreté maritime	Surveillance de la sûreté maritime Centres d'opérations de sécurité maritime	100% 100%
Cadre réglementaire de la sûreté intermodale du transport terrestre	Sûreté du transport terrestre et intermodal Stratégies et services intégrés multimodals	50% 11%
Surveillance de la sûreté intermodale du transport terrestre	Sûreté du transport terrestre et intermodal	50%
Services de la sécurité et la sûreté multimodales	Formation technique intégrée Stratégies et services intégrés multimodals	100% 56%
Programmes de filtrage de sûreté	Stratégies et services intégrés multimodals	33%
Gestion des urgences	Préparatifs d'urgence et centres d'intervention	100%
Responsabilité essentielle 2 : Un réseau de transport écologique et innovateur		
Changement climatique et qualité de l'air	Cadre réglementaire sur la qualité de l'air et surveillance Initiatives sur l'air pur	100% 100%

Responsabilités essentielles et Répertoire des programmes 2018-2019	Programme du plus bas niveau de l'architecture d'alignement des programmes 2017-2018	Pourcentage du programme du plus bas niveau de l'architecture d'alignement des programmes qui correspond (en dollars) au programme du Répertoire des programmes
Protéger les océans et les voies navigables	Cadre réglementaire du programme Eau propre Programme de surveillance réglementaire pour l'assainissement de l'eau	100% 100%
Gérance environnementale des transports	Gérance environnementale des transports	84%
Innovation dans le secteur des transports	Analyse et innovation dans le secteur des transports	22%
Partenariats avec les Autochtones et mobilisation	Gérance environnementale des transports	16%
Responsabilité essentielle 3 : Un réseau de transport efficace		
Cadres qui appuient le marché des transports	Cadre qui appuie le marché du transport aérien	100%
	Cadre qui appuie le marché du transport maritime	100%
	Cadre qui appuie le marché du transport terrestre	100%
	Commerce et cadres internationaux	100%
Analyse du secteur des transports	Analyse et innovation dans le secteur des transports	78%
Corridors commerciaux nationaux	Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique	100%
	Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers	100%
Infrastructure de transport	Gérance des administrations aéroportuaires	100%
	Exploitation des aéroports	100%
	Soutien aux petits aérodromes	100%
	Gérance des administrations portuaires canadiennes	100%
	Gérance de la voie maritime et soutien	100%
	Gérance des services de traversiers et soutien	100%
	Exploitation des ports	100%
	Gérance du transport ferroviaire voyageur et soutien	100%
	Gérance des ponts fédéraux Soutien aux infrastructures routières et à d'autres modes de transport	100%

Remarque : La concordance (c.-à-d. les liens entre nos programmes nouveaux/actuels et nos anciens programmes, sous-programmes et sous-sous-programmes) entre le Cadre ministériel des résultats nouveau/actuel et l'ancienne architecture d'alignement des programmes était basée sur les dépenses réelles de 2016-2017. La répartition réelle des dépenses prévues peut être différente de la concordance en fonction :

- de la composition du nouveau financement;
- de la réaffectation des ressources reçues après l'année financière 2016-2017 (p. ex., la consolidation des ressources pour le Plan de protection des océans sous un seul programme, soit le programme sur la protection des océans et des voies navigables).

Renseignements connexes sur le Répertoire des programmes

Des renseignements sur les dépenses prévues, les ressources humaines et les résultats liés au Répertoire des programmes de notre ministère sont accessibles dans l'[InfoBase du GC](#).

Tableaux de renseignements supplémentaires

La liste des tableaux de renseignements supplémentaires figurant dans le Plan ministériel 2018-2019 se trouve sur [notre site Web](#). Ces tableaux comprennent notamment :

- Stratégie ministérielle de développement durable 2017-2020 (mise à jour pour 2018-2019);
- Détails sur les programmes de paiements de transfert de 5 millions de dollars ou plus;
- Divulgaration des programmes de paiements de transfert de moins de 5 millions de dollars;
- Analyse comparative entre les sexes plus (ACS+);
- Couverture prévue des évaluations au cours des cinq prochains exercices;
- Audits internes à venir au cours du prochain exercice.

Dépenses fiscales fédérales

Il est possible de recourir au régime fiscal pour atteindre des objectifs de la politique publique en appliquant des mesures spéciales, comme de faibles taux d'impôt, des exemptions, des déductions, des reports et des crédits. Le ministère des Finances Canada publie chaque année des estimations et des projections du coût de ces mesures dans le [Rapport sur les dépenses fiscales fédérales](#)^{lxiii}. Ce rapport donne aussi des renseignements généraux détaillés sur les dépenses fiscales, y compris les descriptions, les objectifs, les renseignements historiques et les renvois aux programmes des dépenses fédérales connexes. Les mesures fiscales présentées dans ce rapport relèvent du ministre des Finances.

Coordonnées de l'organisation

Vos commentaires à propos de ce rapport sont les bienvenus.

Courriel : Questions@tc.gc.ca

Téléphone : 613-990-2309

Numéro sans frais : 1-866-995-9737

Téléimprimeur (ATS) : 1-888-675-6863

Télocopieur : 613-954-4731

Adresse postale :

Transports Canada (ADI)

330, rue Sparks

Ottawa, ON

K1A 0N5

Annexe : définitions

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

Approche analytique qui sert à évaluer les répercussions potentielles des politiques, des programmes et des initiatives sur les femmes, les hommes et les personnes de divers genres. Le « plus » dans ACS+ met en relief le fait que l'analyse va au-delà des différences biologiques (sexe) et socioculturelles (genre). L'identité de chacun est déterminée par de multiples facteurs qui se recoupent; l'ACS+ tient compte de ces facteurs, qui incluent la race, l'ethnicité, la religion, l'âge ainsi que les déficiences physiques et intellectuelles.

architecture d'alignement des programmes (Program Alignment Architecture)⁴¹

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

cadre ministériel des résultats (Departmental Results Framework)

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

cible (target)

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

crédit (appropriation)

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

dépenses budgétaires (budgetary expenditures)

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

⁴¹ L'architecture d'alignement des programmes a été remplacée par le Répertoire des programmes en vertu de la Politique sur les résultats.

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

dépenses votées (voted expenditures)

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

équivalent temps plein (full time equivalent)

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

expérimentation (experimentation)

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

indicateur de rendement (performance indicator)

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

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)

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

priorité (priority)

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

priorités pangouvernementales (government-wide priorities)

Aux fins du Plan ministériel 2018-2019, les priorités pangouvernementales sont des thèmes de haut niveau qui présentent le programme du gouvernement issu du discours du Trône de 2015 (c'est-à-dire la croissance de la classe moyenne, un gouvernement ouvert et transparent, un environnement sain et une économie forte, la diversité en tant que force du Canada, ainsi que la sécurité et les possibilités).

production de rapports sur le rendement (performance reporting)

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

programme (Program)

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

programme temporisé (sunset program)

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

rapport sur les résultats ministériels (Departmental Results Report)

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

rendement (performance)

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

responsabilité essentielle (Core Responsibility)

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

résultat (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)

Changements sur lesquels les ministères veulent exercer une influence. Un résultat ministériel échappe généralement au contrôle direct des ministères, mais il devrait être influencé par les résultats des programmes.

résultat stratégique (Strategic Outcome)

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

Notes de fin de document

-
- i Plan ministériel de Transports Canada : <http://www.tc.gc.ca/fra/services-generaux/planification-625.htm>
- ii InfoBase du SCT : <http://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- iii Transports 2030 - Plan stratégique pour l'avenir des transports au Canada : <https://www.tc.gc.ca/fra/avenir-transports-canada.html>
- iv Examen de la Loi sur les transports au Canada : <http://www.tc.gc.ca/fra/examenlrc2014/examen-loi-transports-canada.html>
- v Projet de loi C-49, Loi sur la modernisation des transports : <http://www.parl.ca/LegisInfo/BillDetails.aspx?Language=f&Mode=1&billId=8945674>
- vi Plan de protection des océans : <http://www.tc.gc.ca/fra/plan-protection-occeans.html>
- vii Projet de loi C-48, Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers : <https://www.parl.ca/LegisInfo/BillDetails.aspx?billId=8936657&Language=F>
- viii Page d'information du Fonds national des corridors commerciaux : <http://www.tc.gc.ca/fr/programmes-politiques/programmes/fonds-national-corridors-commerciaux.html>
- ix Site Web de VIA Rail Canada : <http://www.viarail.ca/fr>
- x Lettre de mandat du ministre des Transports : <https://pm.gc.ca/fra/lettre-de-mandat-du-ministre-des-transports>
- xi Page d'information sur les administrations portuaires canadiennes : <https://www.tc.gc.ca/fra/politique/acf-acfi-menu-2963.htm>
- xii Proposition de train à haute fréquence de VIA Rail : <http://www.viarail.ca/fr/a-propos-de-via/gouvernance-et-rapports/voies-dediees>
- xiii Site Web du Forum économique mondial : <https://www.weforum.org/fr/agenda>
- xiv Identité numérique de voyageur digne de confiance du Forum économique mondial : <https://www.weforum.org/projects/shaping-the-future-of-security-in-travel> (ce site Web est disponible en anglais seulement)
- xv Loi sur le pilotage : <http://laws.justice.gc.ca/fra/lois/P-14/index.html>
- xvi Page d'information sur l'Examen de la Voie maritime du Saint-Laurent : <https://parlonstransport.ca/voiemaritime>
- xvii Site Web de Pêches et Océans Canada : <http://www.dfo-mpo.gc.ca/>
- xviii Site Web de la Garde côtière canadienne : <http://www.ccg-gcc.gc.ca/>
- xix Page d'information sur la Loi sur les eaux navigables canadiennes proposée : <https://www.canada.ca/fr/services/environnement/conservation/evaluation/examens-environnementaux/protection-navigation.html>
- xx Site Web des Affaires autochtones et du Nord Canada : <http://www.aadnc-aandc.gc.ca/>
- xxi Nouveau Cadre stratégique pour l'Arctique du Canada : <https://www.aadnc-aandc.gc.ca/fra/1503687877293/1503687975269>
- xxii Programme national de surveillance aérienne : <http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/epe-sie-pnsa-2195.htm>
- xxiii Loi sur la sécurité ferroviaire : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/r-4.2/>
- xxiv Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/T-19.01/>
- xxv Centres des opérations de la sûreté maritime : <http://www.tc.gc.ca/fra/suretemaritime/operationnel-269.html>
- xxvi Loi sur la sécurité automobile : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/M-10.01/index.html>
- xxvii Site Web de l'Office des transports du Canada : <https://www.otc-cta.gc.ca/eng/splashify-splash>
- xxviii Site Web de Transports Canada : <http://www.tc.gc.ca>
- xxix Page d'information sur l'ACS+ de Condition féminine Canada : <http://www.swc-cfc.gc.ca/gba-acs/index-fr.html>
- xxx Règlement de l'aviation canadien : <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-96-433/page-1.html>

- xxxvi Règlement sur la sécurité de la navigation : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2005-134/>
- xxxvii Règlement sur le personnel maritime : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2007-115/>
- xxxviii Reconnaissance réciproque des compétences des gens de mer nationaux : <https://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-tp13585-politiques-pe-gceu-tc-594.htm>
- xxxix Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2017-286/index.html>
- xl Règlement sur les certificats de bâtiment : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2007-31/>
- xli Comité d'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire : <https://www.tc.gc.ca/fr/examens/examen-loi-securite-ferroviaire-2017-18.html>
- xlii Information de Transports Canada concernant les usagers de la route vulnérables : <http://www.tc.gc.ca/fra/securiteautomobile/tp-tp15145-1201.htm#s38>
- xliiii Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses proposé : <http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2017/2017-06-24/html/reg3-fra.html>
- xliiii Site Web de l'Organisation maritime internationale : <http://www.imo.org/fr/Pages/Default.aspx>
- xliv Programme de formation dans le domaine maritime du Plan de protection des océans : <http://www.tc.gc.ca/fr/programmes-politiques/programmes/programme-formation-maritime.html>
- xlv Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Civil Aviation de l'Organisation de l'aviation civile internationale : <http://www.icao.int/environmental-protection/Pages/market-based-measures.aspx> (ce site Web est disponible en anglais seulement)
- xlvi Site Web de l'Organisation de l'aviation civile internationale : https://www.icao.int/Pages/FR/default_FR.aspx
- xlvii Organisation maritime internationale – Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires : [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Control-and-Management-of-Ships%27-Ballast-Water-and-Sediments-\(BWM\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Control-and-Management-of-Ships%27-Ballast-Water-and-Sediments-(BWM).aspx) (ce site Web est disponible en anglais seulement)
- xlviii Bureau de gestion des projets nordiques de l'Agence canadienne de développement économique du Nord : <http://www.cannor.gc.ca/>
- xlix Site Web du Conseil national de recherches du Canada : <http://www.nrc-cnrc.gc.ca/index.html>
- l Budget de 2017 : <https://www.budget.gc.ca/2017/home-accueil-fr.html>
- li Initiative des corridors de commerce et de transport : <http://www.tc.gc.ca/fra/initiative-corridors-commerce-transport.html>
- lii Programme de transfert des installations portuaires : <http://www.tc.gc.ca/fr/programmes-politiques/programmes/programme-transfert-installations-portuaires.html>
- liiii Le vingt-quatrième rapport annuel au premier ministre sur la fonction publique du Canada du greffier du Conseil privé, information concernant la santé mentale et le bien-être au travail : <https://www.canada.ca/fr/conseil-prive/organisation/greffier/publications/2017-rapport-annuel-page-accueil/rapport.html#toc6>
- liiii Directive sur la gestion des communications du gouvernement du Canada : <https://www.tbs-sct.gc.ca/pol/doc-fra.aspx?id=30682>
- liiii Loi sur les langues officielles : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/O-3.01/>
- liiii Charte canadienne des droits et libertés : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/Const/page-15.html>
- liiii Norme sur l'accessibilité des sites Web : <https://www.tbs-sct.gc.ca/pol/doc-fra.aspx?id=23601>
- liiii Transports Canada, ressources financières budgétaires : <http://www.tc.gc.ca/fra/services-generaux/finance-menu.htm>
- liiii Programme de contributions pour les services de traversier : <http://www.tc.gc.ca/fr/programmes-politiques/programmes/programme-contributions-services-traversier.html>
- liiii Budget de 2018 : <https://www.budget.gc.ca/2018/home-accueil-fr.html>
- liiii Plan de dépenses du gouvernement et budget principal des dépenses (parties I et II) : <http://www.tbs-sct.gc.ca/hgw-cqf/finances/pgs-pdg/gepme-pdgbpd/index-fra.asp>
- liiii Site Web de l'Administration de pilotage des Grands Lacs : <http://www.glp-a-pgl.com/>
- liiii Loi sur le ministère des Transports : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/T-18/>

- ^{ix} Lois liées au secteur des transports : <http://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/lois.htm>
^{xi} Site Web du ministère de la Justice du Canada : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/>
^{xii} Transports Canada – À propos de nous : <http://www.tc.gc.ca/fra/sujet-ministere-survol.htm>
^{xiii} Rapport sur les dépenses fiscales fédérales : <http://www.fin.gc.ca/purl/taxexp-fra.asp>