



Transports  
Canada

Transport  
Canada



# TRANSPORTS CANADA

## Rapport sur les résultats ministériels

2016-2017





# **Transports Canada**

**2016-2017**

**Rapport sur les résultats  
ministériels**

---

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

Ministre des Transports

---

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, 2017, Ottawa, Canada

No de cat. T1-28F-PDF

ISSN : 2561-1623

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

Ce document est disponible en médias substitués sur demande.

---

## Table des matières

Message du ministre.....	1
Aperçu de nos résultats .....	3
Raison d'être, mandat et rôle : composition et responsabilités .....	7
Raison d'être .....	7
Mandat et rôle .....	7
Contexte opérationnel et principaux risques.....	9
Contexte opérationnel .....	9
Principaux risques .....	11
Résultats : ce que nous avons accompli .....	21
Résultat stratégique 1 : Un réseau de transport efficient .....	21
Programme 1.1 : Cadres qui appuient le marché des transports .....	21
Programme 1.2 : Portes d'entrée et corridors .....	28
Programme 1.3 : Infrastructures de transport .....	30
Résultat stratégique 2 : Un réseau de transport respectueux de l'environnement.....	31
Programme 2.1 : Air pur – Transport .....	31
Programme 2.2 : Eau propre – Transport.....	34
Programme 2.3 : Gérance de l'environnement – Transport .....	39
Résultat stratégique 3 : Un réseau de transport sécuritaire et sûr .....	42
Programme 3.1 : Sécurité aérienne.....	42
Programme 3.2 : Sécurité maritime .....	46
Programme 3.3 : Sécurité ferroviaire.....	51
Programme 3.4 : Sécurité des véhicules automobiles .....	54
Programme 3.5 : Transport des marchandises dangereuses .....	57
Programme 3.6 : Sûreté aérienne .....	61
Programme 3.7 : Sûreté maritime.....	63
Programme 3.8 : Sûreté du transport terrestre et intermodal.....	65
Programme 3.9 : Sécurité et sûreté multimodale.....	66
Programme 4 : Services internes .....	70
Analyse des tendances en matière de dépenses et de ressources humaines.....	75
Dépenses réelles.....	75

Ressources humaines réelles.....	78
Dépenses par crédit voté.....	79
Harmonisation des dépenses avec le secteur de dépenses du cadre pangouvernemental .....	79
Tendances relatives aux dépenses du ministère .....	80
États financiers et faits saillants des états financiers .....	81
États financiers.....	81
Faits saillants des états financiers .....	81
Renseignements supplémentaires .....	83
Renseignements ministériels.....	83
Cadre de présentation de rapports .....	83
Renseignements supplémentaires sur les programmes de niveau inférieur .....	85
Tableaux de renseignements supplémentaires.....	85
Dépenses fiscales fédérales.....	85
Coordonnées de l'organisation .....	85
Annexe : définitions.....	87
Notes de fin de document .....	91

---

## Message du ministre

Je suis fier de vous présenter, au nom de Transports Canada, notre Rapport sur les résultats ministériels de 2016-2017.

Ce rapport fournit aux parlementaires et aux Canadiens des renseignements sur nos réalisations de la dernière année. Nous avons par ailleurs adopté un nouveau format de rapport simplifié afin de donner des renseignements plus clairs sur les résultats réels que nous tentons d'atteindre, tout en continuant de démontrer clairement comment nous dépensons l'argent des contribuables.



En novembre 2016, j'ai annoncé le plan [Transports 2030](#)<sup>ii</sup>, notre vision à long terme pour garantir un réseau de transport sécuritaire, sûr et novateur qui favorise le commerce et la croissance économique, un environnement plus sain ainsi que le bien-être des Canadiens. Les résultats des consultations que nous avons menées auprès des Canadiens, des groupes autochtones, des intervenants de l'industrie et des provinces et territoires ont été très utiles pour élaborer cette vision, qui à son tour, nous aidera à répondre aux besoins en transport du Canada au cours des prochains 20 à 30 ans.

Le même mois, j'ai eu le plaisir de contribuer au lancement du [Plan de protection des océans](#)<sup>iii</sup> (PPO) qui permettra au Canada de renforcer sa position de chef de file mondial en matière de sécurité maritime. Afin d'atteindre les objectifs du plan, notre ministère travaille en partenariat avec cinq autres entités gouvernementales. Ensemble, nous allons :

- Élaborer un système de sécurité maritime de calibre mondial qui protège les côtes du Canada;
- Préserver et restaurer les écosystèmes marins du Canada;
- Établir un partenariat avec les Autochtones et les collectivités côtières afin de régler plus efficacement les questions maritimes, comme les expéditions.

Nous avons également pris plusieurs mesures en 2016-2017 pour renforcer la sécurité du réseau de transport du Canada, dont les suivantes :

- Améliorer la sécurité ferroviaire en :
  - présentant le [Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire](#)<sup>iv</sup>, qui s'appuie sur trois programmes de sécurité ferroviaire précédents, pour accroître les niveaux de financement et élargir la liste de bénéficiaires/projets admissibles;
  - annonçant le retrait accéléré des wagons-citernes DOT-111 utilisés pour le transport de marchandises dangereuses, qui ne satisfont pas aux normes de sécurité modernes;
- Présenter au Parlement la Loi sur le renforcement de la sécurité automobile pour les Canadiens. Cette loi nous permettra d'ordonner aux fabricants de réparer les défauts à leurs frais et de réparer les véhicules neufs avant qu'ils soient vendus, et

nous donnera plus de souplesse pour suivre le rythme de la technologie en constante évolution;

- Mener des consultations afin d'examiner la [Loi sur la protection de la navigation](#)<sup>v</sup> et la mise au point d'un moratoire sur la circulation des pétroliers qui transportent du pétrole brut le long du Nord de la côte britanno-colombienne.

Tout en misant sur les principaux engagements qui ont été établis dans ma [lettre de mandat](#)<sup>vi</sup> du premier ministre, nous cherchons toujours des moyens de moderniser et d'innover la manière dont nos programmes et nos services peuvent mieux soutenir le secteur des transports du Canada.

Je suis fier du dévouement dont font toujours preuve les employés de Transports Canada, ainsi que des résultats que nous avons atteints au cours de la dernière année. Je me réjouis de poursuivre nos efforts pour élaborer un réseau de transport hautement intégré qui favorise la croissance économique, la création d'emplois et la classe moyenne du Canada.

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



## Aperçu de nos résultats

**Afin d'atteindre la priorité n° 1 de 2016-2017 « Accélérer la modernisation de la surveillance de la sécurité et de la sûreté à Transports Canada », nous avons :**

- ✓ Élaboré des stratégies pour appuyer l'utilisation sécuritaire des systèmes aériens sans pilote (UAS), communément appelés des drones, dont les stratégies suivantes :
  - Publier des exemptions réglementaires révisées en décembre 2016 pour l'exploitation de petits UAS dans des conditions présentant moins de risques;
  - Prendre un arrêté d'urgence visant l'utilisation des modèles réduits d'aéronefs afin de garantir l'utilisation récréative sécuritaire de cette technologie;
  - Autoriser l'établissement du premier centre d'essai d'UAS au Canada à Foremost, en Alberta, afin de permettre aux intervenants de l'industrie de mener des activités de recherche et de développement sur les nouvelles technologies d'UAS;
- ✓ Travaillé à améliorer le transport maritime dans l'Arctique en consultant les intervenants de l'industrie et du Nord sur l'élaboration du projet de Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique;
- ✓ Renforcé la sécurité aérienne en :
  - commençant par harmoniser les procédures de contrôle du Canada qui sont mises en place aux aéroports de précontrôle avec celles de la [Transportation Security Administration](#)<sup>vii</sup> des États-Unis;
  - faisant progresser les volets supplémentaires de l'[initiative de contrôle unique de sûreté](#)<sup>viii</sup>;
- ✓ Pris de nouvelles mesures pour renforcer la sécurité ferroviaire, dont le [Règlement sur les passages à niveau](#)<sup>ix</sup>, le [Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire](#)<sup>x</sup>, le [Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire](#)<sup>xi</sup> et le [Règlement sur les certificats d'exploitation de chemin de fer](#)<sup>xii</sup>;
- ✓ Déposé le projet de loi S-2 qui propose des modifications à la [Loi sur la sécurité automobile](#)<sup>xiii</sup>, notamment en :
  - accordant au ministre le pouvoir d'ordonner à une entreprise d'effectuer un rappel;
  - obligeant les entreprises à réparer sans frais pour le consommateur un véhicule qui est assujéti à un rappel et en empêchant la vente de nouveaux véhicules jusqu'à ce qu'on les ait réparés;
  - autorisant l'utilisation de sanctions monétaires afin de renforcer la conformité en matière de sécurité et donne Transports Canada une plus grande souplesse pour suivre les nouvelles technologies;
- ✓ Commencé à aborder les 40 recommandations en matière de transport des marchandises dangereuses du Groupe de travail sur les interventions d'urgence.

**Afin d'atteindre la priorité n° 2 de 2016-2017 « Faire avancer les initiatives qui favorisent un réseau de transport respectueux de l'environnement » nous avons :**

- ✓ Élaboré des politiques, des règlements et des programmes afin de promouvoir des pratiques de transport maritime sécuritaires et respectueuses de l'environnement, en vue de protéger le milieu marin et de réduire les répercussions des incidents de pollution marine dans les eaux canadiennes. Ainsi, nous avons :
  - entamé les travaux liés au [Plan de protection des océans](#) (PPO) du gouvernement, qui a été [annoncé le 7 novembre 2016 par le premier ministre](#)<sup>xiv</sup>;
  - publié des règlements stipulant que les entreprises doivent signaler la réception de toute substance dangereuse et nocive au Canada;
  - collaboré avec des partenaires afin de réduire les répercussions des incidents de pollution marine dans le cadre d'un projet pilote particulièrement bien réussi de [planification d'intervention localisée](#) qui visait à moderniser le régime d'intervention environnementale;
  - continué de mettre en œuvre un régime consolidé de réglementation qui établit les normes pour :
    - contrôler la pollution causée par les hydrocarbures, les déchets, les eaux usées ou les autres polluants dans les eaux canadiennes;
    - diminuer les risques d'introduire des espèces envahissantes en provenance des eaux de ballast des bâtiments arrivant au Canada;
    - protéger l'Arctique;
    - exiger des navires qu'ils contractent une police d'assurance pour payer les coûts découlant des incidents de pollution par les hydrocarbures.
- ✓ Continué de travailler en collaboration avec la [Garde côtière canadienne](#)<sup>xv</sup> et le [Service hydrographique du Canada](#)<sup>xvi</sup> afin d'élaborer l'Initiative des corridors de transport maritime du Nord et sa future adoption en tant que cadre stratégique pangouvernemental afin de hiérarchiser les investissements et les services du gouvernement fédéral qui ont une incidence sur le transport maritime dans les eaux arctiques du Canada;
- ✓ Dirigé l'élaboration de la réglementation régissant le secteur des transports pour la prochaine génération de réseau de transports propres et résilients en publiant dans la [Partie I de la Gazette du Canada](#)<sup>xvii</sup> le projet de règlement sur les émissions locomotives;
- ✓ Commencé l'examen de la [Loi sur la protection de la navigation](#) (LPN) afin de ramener les mesures de protection et d'en intégrer de nouvelles qui seront plus modernes, tout en :

- lançant un programme de financement des participants en août 2016 afin de venir en aide aux Autochtones qui participent au processus d'examen de la LPN;
  - organisant des réunions avec les Canadiennes et les Canadiens et les intervenants pendant une période de sept mois durant laquelle nous avons reçu des renseignements et des commentaires précieux qui nous permettront de façonner les orientations futures de la LPN;
- ✓ Fait progresser les travaux, en collaboration avec d'autres ministères fédéraux, pour faire progresser l'engagement d'officialiser un moratoire sur la circulation des navires-citernes transportant du pétrole brut le long de la côte nord de la Colombie-Britannique. La Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers, a été introduite au Parlement au printemps 2017 par le ministre des Transports.

**Afin d'atteindre la priorité n° 3 de 2016-2017 « Élaborer des stratégies à long terme en vue d'améliorer le secteur canadien des transports et l'infrastructure, en tenant compte des recommandations du comité d'examen de la [Loi sur les transports au Canada](#)<sup>xviii</sup> », nous avons :**

- ✓ Déployé des efforts considérables en matière d'analyse politique et de consultation auprès de la population canadienne, d'intervenants clés dans le secteur des transports, de gouvernements provinciaux et territoriaux et de groupes autochtones. Le ministre a annoncé les résultats de ces consultations le 3 novembre 2016 lorsqu'il a dévoilé l'initiative [Transports 2030 : Un plan stratégique pour l'avenir des transports au Canada](#);
- ✓ Fait progressé la deuxième phase du Plan Investir dans le Canada du gouvernement du Canada en :
- élaborant l'[Initiative des corridors de commerce et de transport](#)<sup>xix</sup> qui a été annoncée dans le [budget de 2017](#)<sup>xx</sup>. Cette initiative comprend des mesures visant à diminuer la congestion et les goulots d'étranglement le long des corridors de transport essentiels et autour des plaques tournantes pour améliorer l'accès aux marchés mondiaux;
  - créant le [Fonds national des corridors commerciaux](#)<sup>xxi</sup> afin de soutenir des projets d'infrastructures de transport liés au commerce mis en place au Canada;
- ✓ Élaboré le projet de Loi sur la modernisation des transports afin de rendre le réseau de transport ferroviaire plus équilibré, efficace et transparent. Le projet de loi, que le ministre a présenté au Parlement au printemps 2017, comprend des mesures visant :
- les droits des passagers aériens;
  - les propriétés étrangères et les coentreprises pour les lignes aériennes;
  - le transport ferroviaire de marchandises;

- les enregistreurs de conversations et les enregistreurs vidéo à bord des locomotives.

**Afin d'atteindre la priorité n° 4 de 2016-2017 « Optimiser la gestion intégrée des ressources au sein de Transports Canada », nous avons :**

- ✓ Muni nos inspecteurs de nouvelles tablettes portables afin de réduire le fardeau de la paperasserie, de leur permettre de travailler de façon plus efficace en temps réel lorsqu'ils inspectent des installations, et de moderniser nos cadres en matière de législation, de réglementation, de surveillance et de recouvrement des coûts;
- ✓ Terminé avec succès l'exercice d'« examen exhaustif » que nous avons mené pour le compte du Conseil du Trésor et qui nous aide à réaffecter rapidement les ressources dans les secteurs où nous en avons le plus besoin;
- ✓ Reçu l'autorisation de mettre à jour notre cadre de recouvrement des coûts dans 24 secteurs d'activités au cours des cinq prochaines années, dont la facturation des frais de service aux clients;
- ✓ Élaboré et appliqué des stratégies ciblées de gestion des talents et de recrutement des ressources humaines (RH0) en vue de combler les futurs besoins de Transports Canada en matière d'effectif, tout en établissant un partenariat avec [Pêches et Océans Canada](#)<sup>xxii</sup> afin d'améliorer les gains d'efficacité au chapitre des RH, notamment en lançant des concours de dotation conjoints.

Pour obtenir plus de renseignements sur les résultats de chacun de nos programmes, veuillez consulter la section « [Les résultats : ce que nous avons accompli](#) » du présent rapport.

### **Ressources budgétaires et humaines**

Le tableau suivant présente un résumé des dépenses réelles de fin d'exercice (en dollars) et des ressources humaines totales (équivalents temps plein-ETP) de notre ministère.

<b>2016-2017 Dépenses réelles (autorisations utilisées)</b>	<b>ETP</b>
1 191 158 784	4 815

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

### Raison d'être

Un réseau sécuritaire et sûr permet d'assurer le transport fiable et efficace des marchandises et des personnes partout au pays et dans le monde entier. Dans le respect de l'environnement, il surmonte les défis que posent la topographie et la géographie, tout en liant les collectivités et en atténuant les effets causés par la distance qui sépare les gens. Ces rôles essentiels mettent en évidence les relations d'interdépendance du transport dans tous les secteurs de l'économie et de la société.

#### NOTRE VISION

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

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

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

### Mandat et rôle

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

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

Pour les domaines où Transports Canada n'exerce pas de responsabilité directe, par exemple la construction et l'entretien des réseaux routiers, nous avons recours au financement et à des partenariats stratégiques pour promouvoir le mouvement sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement des personnes et des marchandises dans tout le pays. Ainsi, nous jouons un rôle de premier plan afin de veiller à ce que toutes les parties du réseau de transport à l'échelle du Canada et dans le reste du monde fonctionnent conjointement de manière efficace.

Pour obtenir de plus amples renseignements généraux à notre sujet, consulter la section « [Renseignements supplémentaires](#) » du présent rapport. Pour plus de renseignements sur les engagements organisationnels formulés dans [la lettre de mandat du ministère](#), consulter la lettre de mandat du ministre sur le [site Web du premier ministre du Canada](#)<sup>xxiv</sup>.

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

L'[Architecture d'alignement des programmes](#) de Transports Canada comprend 15 programmes qui contribuent à l'atteinte des trois résultats stratégiques ministériels suivants :

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

Le 16<sup>e</sup> programme, Services internes, appuie les trois résultats stratégiques.

## Contexte opérationnel et principaux risques

### Contexte opérationnel

La présente sous-section décrit le contexte dans lequel notre ministère a exercé ses activités et la façon dont nous avons exécuté nos programmes. Elle présente les influences internes et externes et les facteurs, et résume les conditions dans lesquelles nous avons évolué au cours de l'année 2016-2017.

Transports Canada (TC) s'est lancé dans un projet ambitieux de transformation avec l'annonce du ministre concernant [Transports 2030 – Un plan stratégique pour l'avenir des transports au Canada](#) qui repose sur les cinq thèmes suivants :

- Les voyageurs;
- Les transports sécuritaires;
- Le transport écologique et innovateur;
- Les corridors commerciaux vers les marchés mondiaux;
- Les cours d'eau, les côtes et le Nord.

La transformation comprend également :

- Le [Plan de protection des océans](#) (PPO), que le [premier ministre a annoncé le 7 novembre 2016](#);
- De nouvelles initiatives qui ont été ciblées lors de l'exercice d'examen exhaustif que nous avons mené pour le compte du Conseil du Trésor;
- La nouvelle [Initiative des corridors de commerce et de transport](#).

Nous avons lancé des activités liées au PPO, une priorité gouvernementale axée sur la mise sur pied d'un système de sécurité maritime de calibre mondial qui comprend des plans visant à :

- Intégrer des [mesures de protection spécifiques pour les trois régions côtières du Canada](#)<sup>xxv</sup> (c.-à-d., le Nord, l'Ouest et l'Est), dont le [moratoire des pétroliers qui naviguent le long de la côte nord de la Colombie-Britannique](#)<sup>xxvi</sup>;
- Élaborer un [système de sécurité maritime de calibre mondial qui protège les côtes du Canada](#)<sup>xxvii</sup>;
- [Préserver et restaurer les écosystèmes marins du Canada](#)<sup>xxviii</sup>;
- [Établir des partenariats plus solides avec les Autochtones et mobiliser les communautés côtières](#)<sup>xxix</sup>.

Nous constituons l'une des six entités gouvernementales chargées d'administrer le PPO. Nous travaillons en partenariat avec :

- [Pêches et Océans Canada](#);
- La [Garde côtière canadienne](#);
- [Affaires autochtones et du Nord Canada](#)<sup>xxx</sup>;
- [Ressources naturelles Canada](#)<sup>xxxi</sup>;
- [Environnement et Changement climatique Canada](#)<sup>xxxii</sup>.

Le PPO et l'ensemble de ses initiatives s'harmonisent étroitement avec les objectifs de réconciliation avec les Autochtones du gouvernement. L'approche de TC continue d'évoluer et comprend :

- Faire des efforts spécifiques pour élaborer conjointement de nouvelles initiatives avec l'aide des communautés autochtones;
- Faire en sorte que nos employés utilisent d'autres approches que les approches de consultations qui ont été adoptées par le passé;
- Tirer profiter de l'expertise et des connaissances des communautés afin d'instaurer des approches plus novatrices et efficaces en ce qui concerne la sécurité maritime et la protection environnementale.

### **Initiative des corridors de commerce et de transport**

En 2016-2017, nous avons également fait progresser les travaux de la toute nouvelle [Initiative des corridors de commerce et de transport](#). Ce programme permettra d'investir dans trois secteurs, plus spécifiquement les suivants :

- Une somme de 2 milliards de dollars pour le [Fonds national des corridors commerciaux](#) afin de financer les principaux projets qui vont renforcer l'efficacité et la fiabilité des corridors nationaux de commerce;
- Une somme de 50 millions de dollars afin de :
  - stimuler l'innovation et favoriser l'utilisation de nouvelles technologies en matière de transport;
  - déployer de façon sécuritaire des véhicules connectés et automatisés;
  - contribuer à intégrer des systèmes aériens sans pilote dans notre système de transport;
- La somme de 50 millions de dollars sera versée pour lancer un nouveau système d'information sur le commerce et le transport qui permettra d'investir en vue de bâtir les éléments de preuve pour combler les écarts dans le réseau de transport. Cela permettra également d'améliorer la collaboration et le dialogue avec les intervenants des transports.

Nous déploierons également six initiatives de modernisation au cours des prochaines années, lesquelles permettront à TC de remplir son mandat plus efficacement et d'améliorer sa durabilité financière pour l'avenir. Elles comprennent notamment :

- **Moderniser les lois et les règlements désuets** afin que les approches relatives à la réglementation et à l'application de la loi cadrent avec tous les modes et qu'elles correspondent aux pratiques réglementaires et opérationnelles modernes;
- **Moderniser nos régimes de surveillance** afin que nos inspecteurs concentrent leurs efforts sur les exploitants à risque élevé;
- **Moderniser notre régime de recouvrement des coûts** afin que nous puissions fournir des services améliorés et plus rapides à nos clients. Nous :
  - mettrons à jour les frais d'utilisation pour les services comme l'enregistrement de bâtiments canadiens et la certification de nouveaux aéronefs;
  - appliquerons de nouveaux frais d'utilisation aux autres secteurs d'activités qui en bénéficient directement.



- **Moderniser les cadres réglementaires de la sécurité maritime et aérienne** afin de régler les questions laissées en suspens qui ont été ciblées par le [Bureau de la sécurité des transports](#)<sup>xxxiii</sup>. Par exemple, la réglementation maritime — surtout celle qui est liée à la construction et à l'équipement des navires — est obsolète, à cause des nouvelles technologies évolutives utilisées dans les navires modernes. Nous devons également mettre à jour la réglementation régissant la sécurité aérienne afin de l'harmoniser avec les normes de l'[Organisation de l'aviation civile internationale](#)<sup>xxxiv</sup> et de trouver des solutions aux irritants que les intervenants et les inspecteurs ont ciblés;
- **Renforcer les engagements que le Canada a pris auprès des partenaires internationaux** en investissant de nouvelles ressources afin de s'assurer que :
  - les normes internationales de l'aviation reflètent les objectifs canadiens;
  - nous pouvons établir ou élargir des accords techniques bilatéraux qui permettent de vendre des produits et des services canadiens dans les marchés mondiaux;
  - les pilotes canadiens sont autorisés à travailler partout dans le monde;
- **Accroître la compétitivité économique du secteur aérospatial du Canada** en renforçant notre capacité à certifier des produits aérospatiaux afin de créer de nouveaux emplois et d'augmenter les exportations.

## Principaux risques

Un risque est défini comme la probabilité et l'incidence d'un événement qui pourrait empêcher un organisme à atteindre ses objectifs. Les risques sont influencés par des facteurs provenant de l'intérieur et de l'extérieur d'une organisation. La présente sous-section décrit les principaux risques associés à la mise en œuvre ou l'instauration des :

- Engagements que nous prenons dans le cadre de nos programmes;
- Engagements énoncés dans la [lettre de mandat](#) du ministre;
- Principales priorités ministérielles ou pangouvernementales pour l'année 2016-2017.

Le risque comprend également les facteurs qui sont hors du contrôle du Ministère et qui présentent les risques les plus élevés en matière de probabilité et d'incidence.

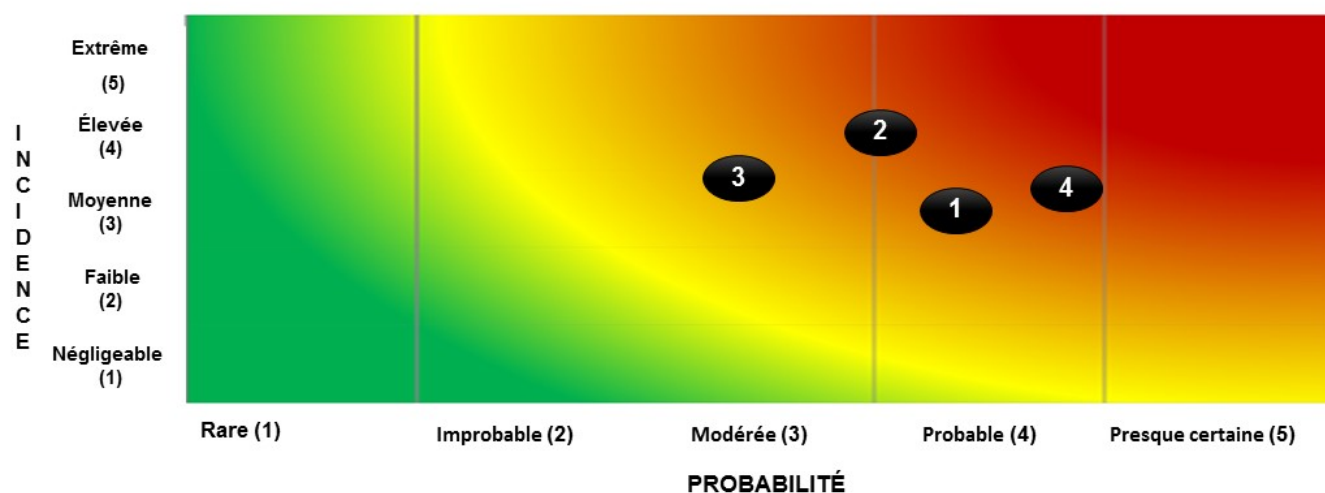
## Gestion des principaux risques

Les organismes adoptent des systèmes de gestion du risque afin de gérer le risque et contrôler l'ensemble de leurs activités. Cette approche comprend l'élaboration de plans afin de gérer ou d'atténuer le risque à un niveau acceptable, tout en soutenant les objectifs de l'organisme. En 2016-2017, nous avons adopté un certain nombre de plans réalisables afin de diminuer les principaux risques auxquels nous sommes confrontés, d'appuyer le processus décisionnel et d'améliorer les pratiques opérationnelles, y compris la façon dont nous :

- Élaborons les politiques;
- Établissons les priorités;
- Attribuons les ressources;
- Mettons en œuvre nos principales activités et nos initiatives de transformation.

Les niveaux d'évaluation des quatre principaux risques ministériels de TC qui ont été gérés au cours de la dernière année sont présentés dans la matrice ci-dessous. Ces risques sont les suivants :

- 1) Les régimes législatifs, réglementaires et de surveillance du Canada pourraient ne pas aborder efficacement les nouveaux défis relatifs aux transports, les pratiques de l'industrie et les demandes grandissantes;
- 2) Les programmes et les règlements fédéraux sur les transports pourraient ne pas contribuer efficacement à réduire l'incidence environnementale des activités liées au transport et les effets néfastes de ces activités sur les collectivités côtières et nordiques, ainsi que sur les groupes autochtones<sup>1</sup>;
- 3) Les politiques, les programmes et les investissements dans l'infrastructure pourraient ne pas suffire pour assurer le transport efficace des marchandises et des personnes et appuyer l'adoption de nouvelles technologies;
- 4) Les incidents visant la sûreté des transports pourraient ne pas être abordés efficacement en raison de manques de communication aux points critiques.



Le tableau du risque suivant décrit les mesures qui ont été prises afin d'atténuer chacun des risques énumérés ci-haut.

<sup>1</sup> Ce risque a été modifié par l'équipe de la haute direction de Transports Canada à la suite de la publication de notre [Rapport sur les plans et les priorités 2016-2017](#) à la suite du lancement du Plan de protection des océans qui a eu lieu le 7 novembre 2016.

Risque	Stratégie de réponse au risque et efficacité (résultats) <sup>2</sup>	Lien avec les programmes du Ministère (ou les responsabilités essentielles)	Lien vers les engagements de la lettre de mandat ou les priorités pangouvernementales et ministérielles (le cas échéant)
<p>Les politiques, les programmes et les investissements dans l'infrastructure pourraient ne pas suffire pour assurer le transport efficace des marchandises et des personnes et appuyer l'adoption de nouvelles technologies.</p>	<p>TC a établi que l'innovation, dont la surveillance est assurée par notre Direction des politiques stratégiques et de l'innovation, constituait l'un de nos principaux programmes. Cette initiative comprend un engagement et une collaboration continus sur les politiques, les technologies et les programmes actuels auprès des administrations canadiennes et internationales, de l'industrie et des organismes universitaires et de recherche. Cependant, les contraintes budgétaires ont limité la participation de notre équipe de <a href="#">l'Aviation civile</a><sup>xxxv</sup> à des activités internationales (p. ex., on a reporté la mise en œuvre de certaines activités d'harmonisation).</p> <p>Les progrès spécifiques qui ont été réalisés en 2016-2017 comprennent, sans se limiter à TC :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le déploiement d'efforts soutenus afin d'établir l'innovation comme une responsabilité essentielle de TC dont la surveillance est assurée par la Direction des politiques stratégiques et l'innovation;</li> <li>• L'établissement d'un réseau de transport ferroviaire plus équilibré, efficace et transparent;</li> <li>• L'élaboration du projet de Loi sur la modernisation des transports que le ministre a présenté au Parlement au printemps 2017. Le texte législatif comprend la prise de mesures visant à : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ favoriser la transparence, l'efficacité et les investissements dans le réseau;</li> <li>○ offrir un accès équitable aux expéditeurs;</li> <li>○ établir de nouvelles règles quant aux droits des passagers aériens;</li> <li>○ introduire de nouvelles dispositions quant à la propriété internationale des droits de vote des transporteurs aériens canadiens, passant de 25 à 49 pour cent;</li> </ul> </li> <li>• La collaboration avec le <a href="#">ministère des Finances Canada</a><sup>xxxvi</sup> afin d'évaluer le <a href="#">projet</a></li> </ul>	<p>Le risque est lié aux programmes suivants sous « Un réseau des transports efficient » :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Programmes liés aux marchés</li> <li>• Programme d'analyse et d'innovation</li> <li>• Programmes liés aux portes d'entrée, aux corridors et au passage à la frontière</li> </ul>	<p><b>Priorité 1</b></p> <p>Faciliter le transport des marchandises vers les marchés et appuyer la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement.</p> <p><b>Priorité 2</b></p> <p>Offrir de meilleurs choix et services et accorder de nouveaux droits aux consommateurs.</p> <p><b>Priorité 3</b></p> <p>Renforcer la sécurité maritime et le transport maritime responsable et améliorer les infrastructures de transport dans le Nord.</p> <p><b>Priorité 6</b></p> <p>Moderniser les régimes législatifs, réglementaires et de surveillance de TC et élaborer une nouvelle stratégie de gérance des biens.</p>

<sup>2</sup> Notre stratégie de réponses au risque est sujette à changements.

Risque	Stratégie de réponse au risque et efficacité (résultats) <sup>2</sup>	Lien avec les programmes du Ministère (ou les responsabilités essentielles)	Lien vers les engagements de la lettre de mandat ou les priorités pangouvernementales et ministérielles (le cas échéant)
	<p><a href="#">de service ferroviaire à fréquence élevée de VIA Rail</a><sup>xxxvii</sup>;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>L'élaboration de règlements et de normes régissant les véhicules connectés et automatisés (VC/VA) et les systèmes aériens sans pilote (SASP). La collaboration avec l'industrie, les provinces, les territoires et les municipalités pour reconnaître et éliminer les obstacles essentiels d'ordre technique, réglementaire ou politique et créer des projets pilotes.</li> </ul>		
<p>Les incidents visant la sûreté des transports pourraient ne pas être abordés efficacement en raison de manques de communication aux points critiques</p>	<p>À TC, nous examinons et améliorons constamment nos structures et nos procédures de gestion des incidents. Nous travaillons d'ailleurs actuellement en collaboration avec l'industrie afin d'élaborer un Protocole national d'évaluation des menaces et des risques afin d'améliorer la coordination nationale et d'identifier l'organisme responsable en cas d'incident. Nous avons élaboré un grand nombre de guides d'orientation que nous avons publiés à l'automne 2016 à l'intention de l'industrie. Comme les défis budgétaires de 2015-2016 ont eu une incidence sur le cycle financier suivant, les séances d'information et de sensibilisation sur la sécurité du fret aérien ont été plus limitées que prévu au cours de l'exercice 2016-2017.</p> <p>Les progrès spécifiques qui ont été réalisés en 2016-2017 comprennent, mais sans s'y limiter :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Les participants du <a href="#">Programme réglementé de sûreté du fret aérien</a><sup>xxxviii</sup> ont donné une formation de sensibilisation sur la sécurité à leurs employés qui assurent la manutention du fret sécurisé. Comme les défis budgétaires ont limité le nombre de séances de formation et de sensibilisation sur la sécurité du fret aérien qui étaient prévues au départ en 2016-2017, nous n'avons pas pu nous adresser à tous les participants du programme;</li> <li>Des aéroports désignés dans le cadre des Programmes de sécurité des aéroports ont donné des séances de sensibilisation sur la sécurité. Nous avons publié des guides</li> </ul>	<p>Ce risque est lié aux programmes suivants sous « Un réseau de transport sûr et sécuritaire » :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Programmes multimodaux, d'urgence et de formation</li> <li>Programmes d'appui au transport aérien, maritime et de surface</li> <li>Sûreté aérienne</li> <li>Sécurité et sûreté maritimes</li> </ul>	<p><b>Priorité 4</b></p> <p>Renforcer la sécurité et la sûreté du réseau du transport canadien.</p>

Risque	Stratégie de réponse au risque et efficacité (résultats) <sup>2</sup>	Lien avec les programmes du Ministère (ou les responsabilités essentielles)	Lien vers les engagements de la lettre de mandat ou les priorités pangouvernementales et ministérielles (le cas échéant)
	d'orientation de l'industrie que nous avons remis aux exploitants des aéroports.		
<p>Les programmes et les règlements fédéraux sur les transports pourraient ne pas contribuer efficacement à réduire l'incidence environnementale des activités liées au transport et les effets néfastes de ces activités sur les collectivités côtières et nordiques, ainsi que sur les groupes autochtones</p>	<p>L'élaboration de mesures complémentations visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant du secteur des transports a été annoncée dans le <a href="#">Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques</a><sup>xxxix</sup> (CPC) qui a été publié en décembre 2016. Nous avons contribué à la mise en œuvre du cadre, notamment en lançant des activités qui permettront d'améliorer l'efficacité et d'appuyer le remplacement de combustible dans les secteurs du transport ferroviaire, aérien, maritime et hors route.</p> <p>Conjointement avec <a href="#">Pêches et Océans Canada</a> (POC) et la <a href="#">Garde côtière du Canada</a> (GCC), nous avons lancé le <a href="#">Plan de protection des océans</a> auquel on a accordé 1,5 milliard de dollars sur cinq ans dans le <a href="#">budget de 2017</a>. Cette stratégie comprend des mesures législatives, de programmes et de financement.</p> <p>Les progrès spécifiques qui ont été réalisés en 2016-2017 comprennent, mais sans s'y limiter :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Appuyer l'élaboration du <a href="#">Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques</a> en menant des travaux de recherche, d'analyse et d'élaboration de politiques;</li> <li>• Commencer à élaborer des exigences en équipant les véhicules utilitaires lourds de technologies d'économie de carburant;</li> <li>• En collaboration avec les provinces, les territoires et d'autres intervenants, établir des plans en vue d'élaborer une stratégie sur les véhicules à émission zéro (VEZ);</li> <li>• Prendre des mesures pour améliorer l'efficacité et favoriser le remplacement du carburant dans les secteurs du transport ferroviaire, aérien, maritime et hors route;</li> <li>• Donner suite au rapport de vérification énergétique qui a été réalisé aux mois de février et de mars à l'un des quatre hangars</li> </ul>	<p>Ce risque est lié aux programmes suivants en vertu d'un « réseau de transport respectueux de l'environnement », d'un « réseau de transport aérien sûr et sécuritaire » et d'un « réseau de transport efficient ».</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Programmes de la qualité de l'air</li> <li>• Programmes sur l'eau propre</li> <li>• Programmes de gestion des biens</li> <li>• Programme de gestion environnementale</li> </ul>	<p><b>Priorité 3</b></p> <p>Renforcer la sécurité maritime et le transport maritime responsable et améliorer les infrastructures dans le Nord.</p> <p><b>Priorité 5</b></p> <p>Réduire la pollution atmosphérique et adopter de nouvelles technologies afin de réduire les émissions de GES provenant du secteur des transports.</p>

Risque	Stratégie de réponse au risque et efficacité (résultats) <sup>2</sup>	Lien avec les programmes du Ministère (ou les responsabilités essentielles)	Lien vers les engagements de la lettre de mandat ou les priorités pangouvernementales et ministérielles (le cas échéant)
	<p>en choisissant et en planifiant les meilleurs moyens d'améliorer l'efficacité énergétique;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Recueillir les données sur les émissions de GES provenant des installations exploitées et détenues par TC, et commencer à planifier les prochaines étapes, notamment en établissant un plan d'action et en mettant sur pied un groupe de travail;</li> <li>• Entamer un projet de recherche de deux ans en collaboration avec le <a href="#">Conseil national de recherches</a><sup>xi</sup> (CNR) afin de mener des études sur la sécurité de la batterie des véhicules à moteur. Ce projet nous aidera directement à élaborer des normes canadiennes de sécurité des véhicules électriques et à mieux comprendre la sécurité des batteries pour tous les modes de transport;</li> <li>• Finaliser la première phase de la première <a href="#">Le Règlement technique mondial sur la sécurité des véhicules électriques des Nations Unies</a><sup>xii</sup>;</li> <li>• Travailler en collaboration avec le ministère des Finances et la GCC afin d'élaborer une stratégie maritime exhaustive qui a donné lieu au Plan de protection des océans annoncé en novembre 2016. Cette stratégie y comprend des mesures législatives, de programmes et de financement;</li> <li>• Commencer à rédiger une nouvelle loi qui interdira l'abandon de bâtiments et renforcera les responsabilités des propriétaires de bâtiments en ce qui a trait au nettoyage et à la disposition des bâtiments;</li> <li>• Mettre sur pied une unité dédiée à la pollution acoustique subaquatique des bâtiments afin d'orienter l'élaboration de politiques, la collaboration et l'engagement des intervenants.</li> </ul>		

Risque	Stratégie de réponse au risque et efficacité (résultats) <sup>2</sup>	Lien avec les programmes du Ministère (ou les responsabilités essentielles)	Lien vers les engagements de la lettre de mandat ou les priorités pangouvernementales et ministérielles (le cas échéant)
<p>Les régimes législatifs, réglementaires et de surveillance du Canada pourraient ne pas aborder efficacement les nouveaux défis relatifs aux transports, les pratiques de l'industrie et les demandes grandissantes</p>	<p>Transports Canada a établi des assises solides afin d'assurer le renouvellement des lois et des règlements et intégrer des mesures de surveillance fondées sur les risques dans ses activités. Nous nous efforçons d'élaborer des documents législatifs, réglementaires et de programmes nouveaux et améliorés, y compris ceux liés à la politique sur la surveillance. Nous continuons également de travailler sur le renforcement du cadre réglementaire afin de soutenir l'innovation. TC a reçu 50 millions de dollars en nouveaux fonds afin d'appuyer le programme d'innovation, y compris les systèmes aériens sans pilote (UAS).</p> <p>Les progrès spécifiques qui ont été réalisés en 2016-2017 comprennent, mais sans s'y limiter :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Élaborer une fiche de rendement avec des paramètres clés (indicateurs) afin d'évaluer la santé de l'industrie ferroviaire;</li> <li>• Présenter le projet de loi S-2 (la <a href="#">Loi renforçant la sécurité automobile pour les Canadiens</a><sup>xliii</sup>) au Sénat. Le projet de loi vise à faciliter la compréhension des exemptions des véhicules et à aborder les écarts dans la <a href="#">Loi sur sécurité automobile</a>. La surveillance fondée sur les risques a été intégrée dans la législation proposée;</li> <li>• Réaliser une analyse environnementale sur les questions liées aux véhicules autonomes et connectés, ce qui nous aidera à élaborer des exigences de programmes;</li> <li>• Poursuivre les travaux qui sont menés au sein d'Aviation civile afin de mettre sur pied le « Bureau national de la surveillance et le Bureau de gestion des projets » chargé d'élaborer des approches cohérentes à l'échelle nationale pour les secteurs problématiques et de faciliter les communications entre les parties concernées (p. ex., entre les inspecteurs et la haute direction du ministère);</li> </ul>	<p>Ce risque est lié aux programmes suivants visant « un réseau de transport sûr et sécuritaire » :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Programmes de surveillance de chaque mode de transport<sup>3</sup></li> <li>• Cadre législatif et réglementaire pour chaque mode de transport</li> <li>• Programmes d'appui au transport aérien, maritime et de surface</li> <li>• Sécurité aérienne</li> <li>• Service à l'industrie aéronautique</li> <li>• Transport des marchandises dangereuses</li> </ul>	<p><b>Priorité 4</b></p> <p>Renforcer la sécurité et la sûreté du réseau du transport canadien.</p> <p><b>Priorité 6</b></p> <p>Moderniser les régimes législatifs, réglementaires et de surveillance de TC et élaborer une nouvelle stratégie de gestion des biens.</p>

<sup>3</sup> Parmi les modes de transport figurant, le transport aérien, ferroviaire, maritime et routier qui servent tous à des fins de fret, de transport de passagers ou de loisirs.

Risque	Stratégie de réponse au risque et efficacité (résultats) <sup>2</sup>	Lien avec les programmes du Ministère (ou les responsabilités essentielles)	Lien vers les engagements de la lettre de mandat ou les priorités pangouvernementales et ministérielles (le cas échéant)
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modifier le cycle d'inspection de Transport de marchandises dangereuses (TMD) à un cycle d'inspection annuelle de deux ans pour les sites à risque élevé;</li> <li>• Mettre sur pied un programme d'inspection ciblé par classement pour les inspections de pétrole brut afin que nous prenions des mesures d'application, s'il y a lieu, à la suite de l'analyse des résultats de tests de laboratoire;</li> <li>• Élaborer une politique de suivi pour nos inspecteurs du TMG afin de leur fournir une norme qui détermine le moment où des inspections de suivi sont requises, ainsi qu'une exigence selon laquelle des sites non conformes sont tenus de fournir des preuves de conformité;</li> <li>• Élaborer des règlements régissant les UAS pesant moins de 25 kilogrammes et volant dans des conditions de visibilité directe. De plus, nous avons : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ réalisé un rapport réglementaire sur les opérations en mode hors visibilité afin d'éclairer l'élaboration de futurs règlements;</li> <li>○ publié un <a href="#">Arrêté d'urgence n° 8 visant l'utilisation des modèles réduits d'aéronefs</a><sup>xliii</sup> afin de gérer le risque croissant lié à l'utilisation de drones récréatifs;</li> <li>○ mis à jour les exemptions réglementaires liées au UAS;</li> </ul> </li> <li>• Commencer à travailler avec la <a href="#">Gendarmerie royale du Canada</a><sup>xliiv</sup> afin d'élaborer une stratégie d'application de la loi sur les UAS et de créer le <a href="#">Centre d'excellence sur les drones</a><sup>xliv</sup> à Alma, au Québec. Nous avons également mis sur pied un Comité de direction des UAS afin d'orienter et de conseiller le personnel des programmes et d'améliorer l'efficacité du programme réglementaire lié aux UAS;</li> <li>• Entreprendre de mettre en vigueur la</li> </ul>		



Risque	Stratégie de réponse au risque et efficacité (résultats) <sup>2</sup>	Lien avec les programmes du Ministère (ou les responsabilités essentielles)	Lien vers les engagements de la lettre de mandat ou les priorités pangouvernementales et ministérielles (le cas échéant)
	<p>phase 1 du <a href="#">Règlement sur la sécurité des petits bateaux de pêche</a><sup>xlvi</sup> au cours de l'exercice 2017-2018. Nous avons mené pendant quatre mois des consultations exhaustives auprès des intervenants afin de préparer l'industrie. TC a également publié une brochure qui a été diffusée à l'industrie et à d'autres partenaires gouvernementaux afin d'accroître les possibilités de sensibilisation;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Projet de règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans les eaux arctiques;</li> <li>• Rédiger les modifications à apporter à la <a href="#">Loi sur la sécurité ferroviaire</a><sup>xlvii</sup> en vue d'installer des caméras et des enregistreurs vocaux dans les cabines de locomotives. Les modifications sont comprises dans le projet de loi sur la modernisation des transports, qui a été déposé devant le Parlement au printemps 2017;</li> <li>• Cibler les lacunes en matière de recherches et de connaissances en ce qui a trait à la gestion de la fatigue au sein de l'industrie ferroviaire, ce qui nous a permis de formuler une stratégie immédiate à court et à long terme afin de régler les problèmes de fatigue. TC a également réalisé une analyse sur les lacunes importantes dans le régime de règles relatives au temps de travail et de repos (p. ex., pour les périodes de repos et le maximum de travail d'heures). Nous avons rencontré des intervenants de l'industrie et des syndicats afin de déterminer leurs préoccupations quant aux règles existantes et aux défis qui les attendent;</li> <li>• Appuyer le <a href="#">Groupe de travail sur les interventions d'urgence</a><sup>xlviii</sup> (GTIU) pour atteindre un nombre total de 40 recommandations pour le transport de matières dangereuses. Le GTIU a publié son rapport final sur notre site Web en décembre 2016.</li> </ul>		



## Résultats : ce que nous avons accompli

[Transports Canada](#) vise trois résultats stratégiques, issus de sa raison d'être et de sa vision, qui correspondent aux avantages à long terme et durables au profit de la population canadienne. Dans la perspective d'atteindre ces résultats, nous rendons compte des progrès réalisés par rapport aux résultats attendus<sup>4</sup>, aux indicateurs de rendement<sup>6</sup> et aux cibles<sup>7</sup>, tel que le prévoit l'Architecture d'alignement des programmes (AAP). Les différents niveaux de l'AAP se distinguent par le champ d'action et la portée des programmes à ces niveaux. Le niveau des programmes ont un champ d'action et un domaine d'intervention sociale plus vastes, alors que les [niveaux des sous-programmes \(SP\) et des sous-sous-programmes \(SSP\)](#) sont plus limités et plus précis puisqu'ils visent un groupe et un secteur d'intervention plus restreints.

Cet article...

- décrit la manière dont le Ministère a atteint les résultats attendus précisés dans le [Rapport sur les plans et les priorités 2016-2017](#)<sup>xlix</sup>;
- présente les ressources financières et non financières qui ont été consacrées à chaque programme.

### Résultat stratégique 1 : Un réseau de transport efficient

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

Les programmes suivants appuient ce résultat stratégique :

#### Programme 1.1 : Cadres qui appuient le marché des transports

**Description :** Le Programme cadres qui appuient le marché des transports permet d'encourager l'efficacité des transports en favorisant un secteur des transports concurrentiel et viable. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : établir des régimes qui régissent le comportement économique des transporteurs dans tous les modes de transport; définir des règles de gouvernance pour tous les fournisseurs d'infrastructures de

<sup>4</sup> Par résultat attendu, on entend un résultat à l'atteinte duquel Transports Canada contribue grâce à diverses activités dans son Architecture d'alignement de programmes.

<sup>6</sup> Par indicateur de rendement, on entend une statistique ou un paramètre qui, lorsqu'il est suivi dans le temps, fournit des renseignements sur les tendances de l'état d'une activité.

<sup>7</sup> Par cible, on entend une cible de rendement particulière liée à un indicateur de rendement par rapport auquel on compare le rendement réel.

transport qui relèvent d'une autorité fédérale; surveiller et analyser le réseau de transport, effectuer des recherches, et produire des rapports relativement au réseau de transport; promouvoir l'innovation dans les transports; permettre aux Canadiennes et Canadiens d'avoir accès aux transports; représenter les intérêts du Canada dans le cadre des négociations commerciales, sur les tribunes internationales par rapport aux transports et auprès d'autres organismes internationaux; favoriser l'accès aux marchés dans le contexte du commerce international; favoriser une plus grande coopération afin d'appuyer l'activité économique; et s'acquitter de certaines responsabilités fédérales à l'égard de la [Loi sur les ponts et tunnels internationaux](#)<sup>i</sup>.

## Résultats

Dans le Rapport sur les plans et les priorités 2016-2017 de Transports Canada, le [Programme Cadres qui appuient le marché des transports](#), ainsi que nos sous-programmes à un niveau inférieur, a permis de relever un certain nombre de principaux points saillants. Au cours de l'exercice 2016-2017, les réalisations suivantes ont été accomplies dans le cadre de notre programme pendant que nous faisons ce qui suit :

- Signer un contrat pour l'achèvement de la première phase des analyses du secteur de l'aviation pour les biens-fonds de Pickering et entamer la planification de la deuxième phase, laquelle devrait commencer au cours de l'exercice 2017-2018;
- Fournir un soutien technique et administratif aux processus législatifs et réglementaires pour la mise en œuvre de l'Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne, et consacrer beaucoup de temps à nous préparer en vue de faire respecter la conformité dans le secteur des transports;
- Obtenir 278,3 millions de dollars sur cinq ans dans le [budget de 2017](#) à compter de 2017-2018 afin de continuer à offrir des opérations sûres et fiables des services ferroviaires financés par le gouvernement fédéral dans l'Est du Canada;
- Recevoir l'approbation à l'automne 2016 pour adopter des règlements fédéraux régissant des projets liés à des terrains fédéraux sur lesquels se trouvent des installations de gaz naturel liquéfié;
- Mettre en œuvre en juin 2016 un régime d'indemnisation et de responsabilité amélioré pour le secteur du transport ferroviaire, et appliquer l'ensemble des activités administratives connexes qui étaient prévues au calendrier;
- Travailler sur la partie concernant la diligence raisonnable du [projet de service ferroviaire à fréquence élevée de VIA Rail](#), comme l'évaluation des prévisions du nombre d'usagers de [VIA Rail](#)<sup>ii</sup>, les risques liés à l'ingénierie et à la mise en œuvre, l'interopérabilité (partage des voies) avec les exploitants régionaux et urbains de transport ferroviaire en commun, et des scénarios autres que les services ferroviaires à fréquence élevée;
- Entamer la mise en œuvre de la [Loi relative au précontrôle de personnes et de biens au Canada et aux États-Unis](#)<sup>iii</sup>, tel que prévu. En particulier :
  - Le ministre de la Sécurité publique a présenté le 17 juin 2016 à la Chambre des communes la loi d'application requise pour le Canada, le projet de loi C-23, visant à modifier la [Loi sur le précontrôle](#)<sup>iiii</sup>;
  - Le Canada et les États-Unis ont continué de travailler conjointement à résoudre les questions opérationnelles laissées en suspens requises pour mettre en œuvre l'Accord;

- Faire progresser les initiatives liées au système de transport dans le Nord afin d'approfondir notre compréhension des impacts climatiques et des mesures pour s'y adapter. Ainsi, nous avons :
  - finalisé trois projets d'entente de contributions et de subventions avec les gouvernements du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest dans le cadre de [l'Initiative d'adaptation des transports dans le Nord](#)<sup>liv</sup>. Ceux-ci sont en bonne voie de se terminer en 2017-2018. Ils consistent en :
    - l'établissement d'un programme de surveillance en collaboration avec le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest afin de recueillir des données aux sites d'essai établis;
    - des travaux menés avec le gouvernement du Yukon afin de surveiller les sections d'essai le long de l'autoroute Campbell et d'évaluer les matériaux géosynthétiques qui contrôlent l'humidité pour la prévention de la fissuration de la chaussée lors du dégel du printemps;
    - l'établissement d'un partenariat avec le gouvernement du Yukon afin d'élaborer un plan fonctionnel à l'épreuve des changements climatiques pour l'autoroute Dempster afin :
      - d'intégrer les recherches sur les changements climatiques et les géorisques<sup>8</sup>, l'expérience de l'industrie et les stratégies d'adaptation dans le processus de planification;
      - de cibler et d'évaluer les améliorations potentielles et prévues sur une période de planification de 20 ans, ce qui aidera à orienter les investissements octroyés dans l'amélioration et le développement des corridors;
  - commencé à élaborer un cadre stratégique des transports en Arctique afin de mieux formuler une approche fédérale visant à répondre aux préoccupations uniques en matière de transport dans le Nord territorial, et qui s'harmonise avec le nouveau [Cadre stratégique pour l'Arctique](#)<sup>lv</sup>. Une fois terminé, le cadre favorisera une meilleure cohérence dans les mesures fédérales liées aux mesures de politiques, d'investissements et de réglementation qui soutiennent l'amélioration des perspectives sociales et économiques dans l'Arctique canadien;
  - fait progresser deux projets d'entente de subventions et de contributions avec les autorités portuaires du Canada dans le cadre du Programme de système de réservation de camions, y compris :
    - l'achèvement du projet au [Port de Montréal](#)<sup>lvi</sup> visant à installer une technologie d'identification par radiofréquence (IRF) afin de :
      - mieux gérer la circulation des camions;
      - diminuer les temps d'attente des camions, la marche au ralenti et les émissions de gaz à effet de serre;
    - la poursuite d'un projet au [Port de Vancouver](#)<sup>lvii</sup> qui devrait se terminer en 2017-2018 et qui vise à mieux intégrer les systèmes de réservation existants et à améliorer la circulation des camions au port et aux terminaux de conteneurs;

<sup>8</sup> Les géorisques sont des conditions géologiques et environnementales qui sont associées à des processus géologiques à court et à long terme. Bien que les géorisques puissent être des incidents relativement petits, ils peuvent prendre d'énormes proportions et avoir une grande incidence sur les socio-économies locales et régionales (p. ex., des tsunamis, des feux de forêt, des blizzards, etc.).

- Travaillé avec le Conseil consultatif de recherche ferroviaire<sup>9</sup> (CCRFO) afin de mettre en place en février 2017 un nouveau plan stratégique qui contribuera à :
  - soutenir la modernisation du secteur ferroviaire;
  - élaborer des processus de sélection de projets afin d'assurer le meilleur rendement des investissements consentis dans la recherche et le développement;
- Mené des analyses stratégiques et des consultations exhaustives auprès des intervenants concernant les principaux enjeux stratégiques abordés dans l'[Examen de la Loi sur les transports au Canada](#)<sup>lviii</sup> (ELTC), ce qui comprend :
  - mener une série de consultations notamment dirigées par le ministre pour recueillir les réactions aux constatations et aux recommandations du Rapport sur l'ELTC. Ces consultations ont entraîné une analyse stratégique s'échelonnant sur huit mois et des consultations auprès :
    - des Canadiens;
    - d'intervenants clés dans le secteur des transports;
    - d'administrations provinciales et territoriales;
    - de groupes autochtones.

Le ministre a annoncé les résultats de ces consultations le 3 novembre 2016, lorsqu'il a rendu public le plan intitulé « [Transports 2030 : Un plan stratégique pour l'avenir des transports au Canada](#) »;

  - proposer des lois visant à promouvoir un système de transport plus équilibré, efficient et transparent, ce qui comprend des mesures qui :
    - auront des avantages au niveau de la manutention du grain;
    - comprendront des dispositions visant à améliorer l'expérience du voyageur aérien;
    - permettront d'accroître les investissements et la concurrence dans le secteur aérien;
- Contribué à favoriser l'innovation dans le secteur des transports en :
  - obtenant des fonds proposés de 76,7 millions de dollars dans le [budget de 2017](#) (y compris 26,7 millions de dollars en ressources existantes) afin que notre ministère élabore des règlements et des normes pour les véhicules connectés et automatisés (VC/VA) et les systèmes aériens sans pilote (UAS);
  - faisant preuve d'engagement et de collaboration en ce qui a trait à l'innovation et aux technologies dans le secteur des transports auprès :
    - des provinces et des territoires par l'entremise du Conseil des ministres des Transports et Sécurité routière, ainsi que d'autres homologues fédéraux, provinciaux et territoriaux;
    - d'autres administrations internationales, comme les réunions du G7 réunissant les ministres des Transports;
    - de l'industrie et des organismes universitaires ou de recherche;
- Renforcé les partenariats que nous avons établis avec les provinces et les territoires afin de relever les défis que nous avons en commun, tout en :
  - participant aux réunions fédérales, provinciales et territoriales (FPT) réunissant les ministres et les hauts fonctionnaires du Ministère. Nous avons préparé des ordres du jour stratégiques pour les réunions ainsi que des documents

---

<sup>9</sup> Le CCRFO constitue un organe que notre ministère consulte afin d'obtenir des conseils sur des questions qui touchent la science, les technologies et l'innovation dans le secteur du transport ferroviaire et qui fait appel à la participation de partenaires du gouvernement, de l'industrie et de la communauté de recherche qui a été chargée de réaliser un nouveau plan stratégique en février 2017.

d'information portant sur les mandats fédéraux et ministériels ainsi que d'autres priorités;

- lançant une discussion sur la façon de mobiliser les Autochtones dans le contexte du Conseil des ministres et des paramètres de mise en œuvre de cette nouvelle relation;
- concluant un accord lors la réunion du Conseil des ministres de septembre 2016 au sujet de six domaines prioritaires (dont le renforcement de la sécurité, le soutien des infrastructures des corridors commerciaux et la lutte contre les changements climatiques) qui nécessitera une collaboration FPT. Cet accord a permis de concentrer les travaux intergouvernementaux et de former des groupes de travail sur les domaines suivants :
  - les véhicules connectés et automatisés
  - les usagers de la route vulnérables autour des véhicules lourds
  - la conduite inattentive
  - l'harmonisation du camionnage.

### Leçons apprises

Grâce aux nombreuses analyses que notre équipe des politiques a réalisées au cours de l'année, nous avons appris :

- Qu'une analyse fondée sur des données probantes solides facilite l'élaboration de politiques et les processus décisionnels;
- Qu'étant donné l'importance du secteur des transports dans la croissance de l'économie canadienne, la mobilisation précoce des intervenants est essentielle pour élaborer des politiques ainsi que des processus décisionnels.

### 2016-2017 Ressources financières budgétaires (en dollars<sup>10</sup>) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses Prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
21 711 678	21 711 678	25 071 391	22 863 304	(1 151 626)

### 2016-2017 Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) – Pour le programme

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
158	158	0

<sup>10</sup> Comme les chiffres sont arrondis, les totaux montrés dans tous les tableaux pourraient ne pas être exacts.

**Résultats atteints – Pour le programme**

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date de réalisation	Résultats réels 2016-2017	Résultats réels 2015-2016	Résultats réels 2014-2015
<b>1.1 Cadres qui appuient le marché des transports</b>						
Un secteur des transports concurrentiel	Niveau d'intensité pour le transport de marchandises pour le mode ferroviaire pour compte d'autrui (tonnes-kilomètres par locomotive) (le niveau d'intensité pour le transport représente l'utilisation du système)	120 917 636	mars 2017	166 397 167	149 337 129	122 181 729
Un secteur des transports concurrentiel	Niveau d'intensité pour le transport de marchandises pour le mode routier pour compte d'autrui (tonnes-kilomètres par véhicule lourd) (le niveau d'intensité pour le transport représente l'utilisation du système)	1 662 130	mars 2017	1 849 307	1 853 430	1 698 561
Un secteur des transports concurrentiel	Niveau d'intensité pour le transport de marchandises pour le mode maritime pour compte d'autrui (tonnes-kilomètres par port d'escale) (le niveau d'intensité pour le transport représente l'utilisation du système)	2 895	mars 2017	2 866	2 871	2 875
Un secteur des transports concurrentiel	Niveau d'intensité pour le transport de voyageurs par transport aérien (passagers-kilomètres par siège-kilomètre) (le niveau d'intensité pour le transport représente l'utilisation du système)	0,79	mars 2017	0,82	0,83	0,82



Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date de réalisation	Résultats réels 2016-2017	Résultats réels 2015-2016	Résultats réels 2014-2015
Un secteur des transports concurrentiel	Niveau d'intensité pour le transport de voyageurs par transport ferroviaire (passagers par siège disponible) (le niveau d'intensité pour le transport représente l'utilisation du système)	0,59	mars 2017	0,544	0,57	0,61

Les renseignements sur les programmes à un niveau inférieur de Transports Canada sont disponibles sur [notre site Web](#) ainsi que dans l'[InfoBase<sup>lix</sup> du SCT](#)<sup>11</sup>.

### Explication des écarts

**Pour 1.1e) :** L'objectif n'a pas été atteint, car le nombre de passagers a augmenté de 4,1 % par rapport à 2015, alors que le nombre de sièges disponibles (c.-à-d., la capacité) a augmenté de 9,3 %, ce qui a entraîné une baisse du facteur de charge moyen.

### Réponse aux évaluations

#### Évaluation (1)

**Nom de l'évaluation :** [Évaluation de la recherche et du développement sur le transport ferroviaire du Centre de développement des transports](#)

#### Réponse :

Cette évaluation s'est avérée un élément clé de la planification stratégique de la recherche et du développement (R. et D.) sur le transport ferroviaire au cours des trois prochaines années (2017-2020). L'évaluation préconisait :

- 1) Que les projets de recherche et de développement pouvaient être plus stratégiques, notamment afin de mettre l'accent sur les domaines qui pourraient avoir une plus grande incidence en effectuant des planifications de projet à long terme;
- 2) L'amélioration des relations avec les organismes internationaux;
- 3) Le renforcement du transfert de connaissances aux cadres supérieurs dans l'industrie et le gouvernement au sujet des projets de R. et D. sur le transport ferroviaire et leurs résultats, y compris la mesure du rendement et le signalement des conditions et de la capacité des réseaux afin de favoriser un processus décisionnel rapide, efficace et fondé sur les données probantes;

Les incidences de la mise en œuvre de ces recommandations seront une partie intégrante de ce qui suit :

- Les activités de recherche et de développement pour l'avenir du secteur ferroviaire;
- Le Plan stratégique de 2017 à 2020 du Conseil consultatif de recherche ferroviaire (CCRF), puisqu'il est conçu pour :

<sup>11</sup> SCT = [Secrétariat du Conseil du Trésor](#)

- établir le cadre visant à s'assurer que les projets et les activités sont prospectifs;
- prévoir les tendances qui auront une incidence sur le secteur du transport ferroviaire;
- comprendre le rôle que la science, les technologies et l'innovation peuvent jouer;
- établir le cadre qui favoriserait le mieux l'engagement auprès des partenaires internationaux;
- renforcer la gestion des connaissances et la diffusion de l'information.

## Évaluation (2)

**Nom de l'évaluation :** [Sommaire de l'évaluation - Contribution de Transports Canada au Programme de bourses pour le Groupe de recherches sur les transports au Canada](#)

**Réponse :** Notre équipe d'analyse économique des transports s'assure maintenant que les critères de sélection de bourses s'harmonisent avec le mandat de Transports Canada, ainsi que les priorités et les engagements du gouvernement (p. ex., [Transports 2030](#)).

### Programme 1.2 : Portes d'entrée et corridors

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

### Résultats

Dans le Rapport sur les plans et les priorités 2016-2017 de Transports Canada, le [Programme Portes d'entrée et corridors](#), ainsi que nos sous-programmes à un niveau inférieur, a permis de relever un certain nombre de principaux points saillants, puisqu'il s'agit d'un programme appelé à disparaître<sup>12</sup>. Au cours de l'exercice 2016-2017, les réalisations suivantes ont été accomplies dans le cadre de notre programme pendant que nous faisons ce qui suit :

---

<sup>12</sup> Un programme appelé à disparaître signifie qu'une date a été prévue pour la fin des activités liées au programme et que celles-ci seront éliminées progressivement.

- Administrer 28 ententes de contribution en vertu du [Fonds d'infrastructure de transport de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique](#)<sup>lxvi</sup>;
- Octroyer un financement aux promoteurs de projet des initiatives de marketing mises en œuvre dans le cadre de l'initiative de marketing international de la porte d'entrée de l'Atlantique, ce qui constitue un volet du [Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers](#)<sup>lxvii</sup>.

### 2016-2017 Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses Prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
259 603 003	259 603 003	259 532 214	158 636 456	100 966 547

### 2016-2017 Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) – Pour le programme

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
19	14	5

### Résultats atteints – Pour le programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date de réalisation	Résultats réels 2016-2017	Résultats réels 2015-2016	Résultats réels 2014-2015
<b>1.2 Portes d'entrée et corridors</b>						
Les portes d'entrée et les corridors commerciaux sont efficaces	Temps total moyen de transit (nombre de jours) pour les frets conteneurisés internationaux passant par les portes d'entrée et les corridors commerciaux du Canada	7 jours en moyenne pour les transits et écart-type de 0,4 jour	mars 2017	6,8 jours en moyenne pour les transits et écart-type de 0,5 jours	8,4 jours en moyenne pour les transits et écart-type de 1,1 jours	9,0 jours en moyenne pour les transits et écart-type de 1 jour

Les renseignements sur les programmes à un niveau inférieur de Transports Canada sont disponibles sur [notre site Web](#) ainsi que dans l'[InfoBase du SCT](#).

### Réponses aux évaluations

Bien que le [Fonds d'infrastructure de transport de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique](#) et le [Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers](#) soient appelés à disparaître, les évaluations de 2017 de ces deux programmes de financement démontrent le besoin toujours réel d'investir dans les infrastructures essentielles de transport liées au commerce. Transports Canada a exécuté de façon efficace le programme d'infrastructure de portes d'entrée et de corridors commerciaux, en accord avec les priorités ministérielles et fédérales. Le [Fonds national des corridors commerciaux](#) annoncé dans le [budget de 2017](#) continuera de combler les besoins en infrastructure au Canada afin de favoriser le commerce international.

### Programme 1.3 : Infrastructures de transport

**Description :** Le Programme infrastructures de transport a pour objet de superviser, de financer et de gérer les infrastructures de transport multimodal dans le cadre du mandat de Transports Canada en vue d'améliorer l'efficacité et la prestation des services, dans l'intérêt des contribuables canadiens. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : assurer la gestion de certains biens liés au transport commercial exploités par des tierces parties pour le compte du gouvernement fédéral (administrations aéroportuaires, administrations portuaires, ponts fédéraux, [VIA Rail](#), [Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent](#)<sup>lxiii</sup>, [Marine Atlantique](#)<sup>lxiv</sup>); fournir le financement pour des infrastructures stratégiques de transport au Canada afin d'appuyer les objectifs fédéraux; et élaborer une politique d'infrastructure des transports à la suite de consultations avec les intervenants. Le Programme gère également les ports et les aéroports de Transports Canada, appuie les services essentiels dans les collectivités éloignées, gère les engagements existants, et assure la cession des biens, dans la mesure du possible.

#### Résultats

Dans le Rapport sur les plans et les priorités 2016-2017 de Transports Canada, le [Programme Infrastructures de transport](#), ainsi que nos sous-programmes à un niveau inférieur, a permis de relever un certain nombre de principaux points saillants. Au cours de l'exercice 2016-2017, les réalisations suivantes ont été accomplies dans le cadre de notre programme pendant que nous faisons ce qui suit :

- Nous avons mis en œuvre la Stratégie de gestion des biens aux ports exploités et détenus par Transports Canada. Cette approche facilite le transfert de ces installations à des intérêts locaux et privés qui sont mieux placés pour les exploiter. Dans le cadre du [Programme de transfert des installations portuaires](#)<sup>lxv</sup>, nous avons :
  - transféré avec succès deux installations portuaires (Liverpool en Nouvelle-Écosse et Cornwall en Ontario);
  - démoli une installation portuaire à Québec (Vieux Fort);
  - continué de collaborer avec les parties concernées des futurs transferts potentiels à un certain nombre d'installations portuaires;
- Nous avons collaboré avec [Parcs Canada](#)<sup>lxvi</sup> afin d'accélérer le transfert de 2 100 hectares (5 200 acres) de terres supplémentaires à l'appui du [Parc urbain national de la Rouge](#)<sup>lxvii</sup>. Nous avons dû appliquer les règles de diligence raisonnable dans ce projet.

Nous avons également obtenu 278,3 millions de dollars dans le [budget de 2017](#) afin d'assurer la pérennité des opérations sécuritaires et fiables des trois services ferroviaires suivants :

- 1) Saint John (Nouveau-Brunswick) — Digby (Nouvelle-Écosse)
- 2) Cap-aux-Meules, Québec — Souris, Île-du-Prince-Édouard
- 3) Wood Islands, Île-du-Prince-Édouard/Caribou, Nouvelle-Écosse

#### Leçons apprises

Nous avons pris les mesures nécessaires pour renforcer notre surveillance de l'entretien des bâtiments au regard des travaux de réparation inattendus qui ont été réalisés sur le NM

Holiday Island à l'été de 2016. Le NM Holiday Island est l'un des deux bâtiments qui fournit un service entre Wood Islands, à l'Île-du-Prince-Édouard, et Caribou, en Nouvelle-Écosse.

### 2016-2017 Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses Prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
415 437 562	415 437 562	477 401 056	407 475 290	7 962 272

### 2016-2017 Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) – Pour le programme

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
217	222	(5)

### Résultats atteints – Pour le programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date de réalisation	Résultats réels 2016-2017	Résultats réels 2015-2016	Résultats réels 2014-2015
<b>1.3 Infrastructures de transport</b>						
L'infrastructure financée par le fédéral est opérationnelle	Pourcentage de l'infrastructure financée par le fédéral qui atteint les objectifs opérationnels établis annuellement	100 %	mars 2017	100 %	100 %	95 %

Les renseignements sur les programmes à un niveau inférieur de Transports Canada sont disponibles sur [notre site Web](#) ainsi que dans l'[InfoBase du SCT](#).

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

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

Les programmes suivants appuient ce résultat stratégique :

#### Programme 2.1 : Air pur – Transport

**Description :** Le Programme air pur – transport de Transports Canada fait progresser le programme de l'air pur du gouvernement fédéral dans le secteur des transports. Il complète

également d'autres programmes fédéraux visant à réduire les émissions atmosphériques et de gaz à effet de serre pour améliorer la santé des Canadiennes et Canadiens et l'environnement pour les générations à venir. Ses deux objectifs principaux sont les suivants : réglementer les émissions atmosphériques et/ou de gaz à effet de serre provenant des secteurs aériens, maritimes et ferroviaires, et mettre en œuvre les obligations et les engagements de Transports Canada dans le cadre du Programme de l'air pur.

## Résultats

Dans le Rapport sur les plans et les priorités 2016-2017 de Transports Canada, le [Programme Air pur - Transport](#), ainsi que nos sous-programmes, a permis de relever un certain nombre de principaux points saillants. Au cours de l'exercice 2016-2017, les réalisations suivantes ont été accomplies dans le cadre de notre programme pendant que nous faisons ce qui suit :

- Appuyer des programmes universitaires de recherche par l'entremise du [Programme de subventions de recherche sur le transport ferroviaire écologique](#)<sup>lxviii</sup> qui développent actuellement des technologies et des pratiques axées sur l'élaboration proactive et fondée sur des données probantes afin de réduire les émissions dans l'air causées par le secteur du transport ferroviaire. Des projets de recherche comprenaient des études sur la réduction des émissions à l'aide du biodiésel, de l'électrification ferroviaire et du carburant diesel à très faible teneur en soufre. Voici les points forts des dix projets de recherche universitaires financés :
  - la conception d'un système de recharge sans fil des trains électriques;
  - l'élaboration d'un système pour améliorer la durée de vie des piles à hydrogène;
  - la commercialisation du biocarburant obtenu à partir de la pâte de bois et le stockage de l'énergie électrique;
- Diriger les travaux du gouvernement du Canada appuyant l'élaboration de nouvelles normes et pratiques recommandées, dont ceux entrepris à :
  - l'[Organisation de l'aviation civile internationale](#), y compris :
    - la mise au point d'une norme sur le dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) pour les nouveaux aéronefs et d'une norme sur la masse de matières particulaires non volatile (MP<sub>nv</sub>) pour les moteurs des aéronefs et un accord sur le cadre du [Programme de compensation et de réduction du carbone de l'Organisation de l'aviation civile](#)<sup>lxix</sup>.
    - le début des travaux sur la mise en œuvre nationale de ces normes dans notre [Règlement de l'aviation canadien](#)<sup>lxx</sup>, y compris l'achèvement :
      - de l'échantillonnage de deux moteurs d'aéronef de Pratt & Whitney afin de recueillir des données sur les émissions des petits moteurs d'aéronefs;
      - le ciblage de projets de recherche sur l'étalonnage et les mesures afin d'appuyer l'élaboration de nouvelles normes sur les MP<sub>nv</sub>;
  - l'[Organisation maritime internationale](#)<sup>lxxi</sup> (OMI), notamment en :
    - concluant une entente visant à élaborer une stratégie exhaustive de l'OMI pour réduire les émissions de gaz à effet de serre causées par les navires, ainsi qu'en confirmant que la date d'entrée en vigueur d'un plafond mondial plus stricte sur la teneur maximale en soufre dans le carburant des navires était 2020;

- concluant une entente sur le calendrier d'exécution du plan de travail sur le [noir de carbone](#)<sup>13</sup> de l'OMI;
  - adoptant un système obligatoire de collecte de données sur les activités et la consommation de pétrole des bâtiments qui servent au commerce international;
- Publier le [Rapport annuel de 2015](#)<sup>lxxii</sup> qui a été préparé dans le cadre du [Plan d'action du Canada pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation](#)<sup>lxxiii</sup>;
- Nous nous sommes attaqués à la question des émissions de gaz à effet de serre et des émissions de polluants atmosphériques provenant du secteur du transport ferroviaire en :
  - publiant dans la Partie I de la Gazette du Canada le projet de Règlement sur les émissions des locomotives, lequel permettra de réaliser ce qui suit :
    - limiter les émissions de contaminants atmosphériques provenant des locomotives;
    - harmoniser les normes d'émission du Canada avec celles de la réglementation des États-Unis;
  - Nous avons publié le [Rapport sur la surveillance des émissions des locomotives de 2014](#)<sup>lxxiv</sup> qui a été rédigé en vertu de l'accord volontaire conclu avec l'industrie ferroviaire du Canada;
  - Nous avons collaboré avec d'autres ministères afin de commencer à élaborer un outil de suivi pluriministériel qui nous permettra de :
    - surveiller le développement et l'adoption de technologies au-delà de la fin d'un projet de recherche et de développement;
    - mieux surveiller le rendement à long terme des investissements du gouvernement dans les projets de recherche et de développement;
    - faciliter la coordination des activités de technologies propres;
- Contribuer au développement du [Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques](#) en analysant et en modélisant les mesures complémentaires en collaboration avec d'autres ministères, des provinces et des territoires;
- Collaborer avec la [National Highway Traffic Safety Administration](#)<sup>lxxv</sup> des États-Unis ainsi que le [Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules des Nations Unies](#)<sup>lxxvi</sup> afin d'élaborer et de mettre à jour des règlements internationaux liés à la sécurité des véhicules électriques;
- Organiser, en collaboration avec [Recherche et développement pour la défense du Canada](#)<sup>lxxvii</sup>, un atelier à l'intention des intervenants sur les technologies liées aux véhicules connectés et aux véhicules automatisés afin de réaliser ce qui suit :
  - renforcer les capacités techniques des responsables fédéraux, provinciaux et territoriaux des transports sur des questions telles que la cybersécurité, la vie privée et la maturité technologique;
  - aider le Canada à se préparer à l'utilisation de ces technologies;
- Terminer avec succès 25 projets d'évaluation et d'essai approfondis des technologies de véhicules dans le cadre du [Programme écoTECHNOLOGIE pour véhicules \(eTV\)](#)<sup>lxxviii</sup> dans le but de réduire les émissions de polluants atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre, dont :

<sup>13</sup> {§2} le noir de carbone peut se définir comme l'élément qui absorbe le plus de lumière des matières particulières, et il est formé par la combustion incomplète des combustibles fossiles, des biocarburants et de la biomasse.

- les premiers [essais d'un système coopératif de circulation en peloton de camions](#)<sup>lxxx</sup> au Centre d'essais pour véhicules automobiles de Transports Canada en collaboration avec le [ministère américain des Transports](#)<sup>lxxx</sup> et la [Federal Highways Administration](#)<sup>lxxxi</sup> des États-Unis;
- des recherches liées à l'élaboration de normes mondiales pour la durabilité des batteries des véhicules électriques;
- Octroyer un financement, par l'entremise du [Programme d'alimentation à quai pour les ports](#)<sup>lxxxii</sup>, afin de mettre sur pied des installations d'alimentation à quai dans les ports canadiens, incluant :
  - deux projets au [Port de Vancouver](#) pour les porte-conteneurs;
  - un projet au [Port de Montréal](#) pour les navires de croisière.

### 2016-2017 Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses Prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
12 017 045	12 017 045	34 380 387	21 245 675	(9 228 630)

### 2016-2017 Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) – Pour le programme

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
15	62	(47)

### Résultats atteints – Pour le programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date de réalisation	Résultats réels 2016-2017	Résultats réels 2015-2016	Résultats réels 2014-2015
<b>2.1 Air pur – Transport</b>						
Mesure de l'intensité des émissions de gaz à effet de serre (GES) dans le secteur des transports	Pourcentage des émissions du secteur des transports couvert par le rapport annuel sur l'intensité des émissions de GES des transports (mesurée en grammes par unité d'activité)	100 %	mars 2020 <sup>14</sup>	100 %	S.O.	S.O.

Les renseignements sur les programmes à un niveau inférieur de Transports Canada sont disponibles sur [notre site Web](#) ainsi que dans l'[InfoBase du SCT](#).

### Programme 2.2 : Eau propre – Transport

**Description :** Le Programme eau propre – transport protège le milieu marin en réduisant la pollution de l'eau provenant des activités du secteur des transports. Le Programme

<sup>14</sup> **Remarque :** Dans le Rapport sur les plans et les priorités de 2016-2017, la « date pour atteindre l'objectif » était mars 2020. Cette date a été remplacée par mars 2030 pendant l'exercice 2016-2017.



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

## Résultats

Dans le Rapport sur les plans et les priorités 2016-2017 de Transports Canada, le [Programme Eau propre - Transport](#), ainsi que nos sous-programmes à un niveau inférieur, a permis de relever un certain nombre de principaux points saillants. Au cours de l'exercice 2016-2017, les réalisations suivantes ont été accomplies dans le cadre de notre programme pendant que nous faisons ce qui suit :

- Déterminer les exigences stratégiques futures dans le Nord, en se concentrant sur les services et l'infrastructure de transport qui renforcent le transport sécuritaire et respectueux de l'environnement pour tous les modes. Pour ce faire, nous avons poursuivi notre collaboration avec la [Garde côtière canadienne](#) et le [Service hydrographique du Canada](#) en ce qui concerne les activités suivantes :
  - Élaboration de l'Initiative des corridors de transport maritime du Nord.
  - Transports Canada dirige l'initiative visant à faire adopter les corridors maritimes en tant que cadre politique stratégique pangouvernemental, pour déterminer l'ordre de priorité des investissements et des services fédéraux ayant une incidence sur le transport maritime dans les eaux de l'Arctique canadien.
- Travailler en vue de la modification du [Règlement sur la sécurité de la navigation](#)<sup>lxxxiii</sup> afin d'élargir les exigences du [Système d'identification automatique](#) (SIA) à un plus grand nombre de bâtiments. Nous avons mené des consultations nationales et régionales sur les modifications proposées pour que le Règlement sur la sécurité de la navigation du Canada soit conforme aux exigences réglementaires actuelles du SIA pour la Voie maritime du St-Laurent et les États-Unis;
- Surveiller et analyser les avancées nationales et internationales en matière de pollution de l'eau concernant les possibles répercussions sur le secteur des transports, les politiques ministérielles et les pouvoirs législatifs grâce à :
  - la tenue de consultations auprès des intervenants dans l'ensemble du Canada afin :
    - d'identifier les mesures dans les lois, les programmes et les politiques pour gérer les bâtiments abandonnés et les épaves;
    - d'étudier les répercussions sur les propriétaires de bâtiment et sur les Canadiens qui acceptent de se conformer aux exigences de la [Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007](#)<sup>lxxxiv</sup>.

Ces consultations font partie du [Plan de protection des océans](#), qui comprend des dispositions pour la mise en place d'une stratégie nationale globale visant les bâtiments abandonnés et les épaves;

- les travaux, par l'entremise du Groupe de travail du [Conseil de l'Arctique](#)<sup>lxxxv</sup> [sur la prévention des urgences, la protection civile et l'intervention](#)<sup>lxxxvi</sup> visant à améliorer le niveau de préparation et d'intervention en cas d'incidents ou d'urgences maritimes (p. ex., un déversement d'hydrocarbures en mer) dans les petites communautés de l'Arctique;
- la collaboration avec le [Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux](#)<sup>lxxxvii</sup> en France, qui a publié un guide opérationnel pour renforcer le niveau de préparation et d'intervention de notre ministère aux déversements de substances nocives ou potentiellement dangereuses en mer;
- Poursuivre la collaboration avec les intervenants nationaux et internationaux en vue de mettre à jour le Règlement canadien sur la gestion de l'eau de ballast au moyen de :
  - la création d'un groupe de travail gouvernement-industrie pour travailler sur les moyens que peut prendre le Canada pour mettre en vigueur la [Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires](#)<sup>lxxxviii</sup> au Canada;
  - les propositions concernant les manières de renforcer la confiance envers les systèmes qui assurent la gestion de l'eau de ballast à bord des bâtiments au niveau international par l'entremise de l'[Organisation maritime internationale](#);
  - la collaboration avec le gouvernement des États-Unis, étant donné nos eaux partagées, pour favoriser une approche mutuellement avantageuse quant à la gestion de l'eau de ballast même si les États-Unis ne font pas partie de la convention internationale;
- Soutenir un système de transport maritime sécuritaire et respectueux de l'environnement pour favoriser le développement économique au moyen des mesures suivantes, de :
  - soutenir [Clear Seas — Centre de transport maritime responsable](#)<sup>lxxxix</sup>, dont le mandat est de servir de source de renseignements impartiale sur les pratiques exemplaires dans le transport de pétrole et de gaz naturel liquéfié, ainsi que [Ocean Networks Canada](#)<sup>xc</sup> (ONC) afin de lui permettre de transformer ses données océanographiques en renseignements pour la sécurité de la navigation grâce à une contribution de :
    - 20 millions de dollars à l'ONC pour lui permettre :
      - d'installer des radars océanographiques pour mesurer les courants de surface de l'océan et les déplacements des bâtiments dans les cinq endroits les plus achalandés le long de la côte de la Colombie-Britannique;
      - d'installer et mettre en service des observatoires océaniques à trois nouveaux endroits en Colombie-Britannique (Prince Rupert, Campbell River et Kitamaat Village);
      - de fournir une variété de produits d'information et de données pour soutenir un système de transport maritime sécuritaire et responsable;
    - 3,7 millions de dollars pour les activités du Clear Seas — Centre de transport maritime responsable.
  - renforcer et moderniser le [Système d'intervention environnementale](#)<sup>xcj</sup> grâce à l'augmentation du nombre d'employés dans plusieurs régions du pays et à l'élaboration de nouvelles politiques et de nouveaux cours de formation. Cela nous a permis d'augmenter le nombre de nos inspections prévues et de nos

mesures d'application de la loi en vue de corriger les cas de non-conformité pendant l'année, dont ce qui suit. Nous avons prévu :

- l'examen de 47 installations de manutention d'hydrocarbures (IMH), mais en avons réalisé 137;
  - 72 inspections d'IMH, mais en avons effectué 83;
  - surveiller ou évaluer 19 exercices opérationnels effectués par des IMH, mais en avons évalué 46;
- compléter le projet pilote de l'Initiative de planification d'intervention localisée (PIL) dans les quatre régions pilotes suivantes :
- la partie sud de la Colombie-Britannique;
  - le fleuve Saint-Laurent (de Montréal à l'île d'Anticosti) au Québec;
  - Port Hawkesbury et le détroit de Canso en Nouvelle-Écosse; et
  - Saint-Jean et la baie de Fundy (Nouveau-Brunswick).

Le PIL a adressé un nombre de lacunes présentes dans le Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures par des navires, principalement :

- le manque d'évaluations régionales des risques lors du processus de planification;
- l'insuffisance de renseignements sur les facteurs écologiques et socioéconomiques;
- l'absence d'un mécanisme permettant l'examen régulier de la capacité d'intervention pour les déversements d'hydrocarbures par des navires.

Le projet pilote de PIL a permis d'aborder avec succès une gamme complète de scénarios, y compris le pire des cas (c.-à-d., la perte totale d'un pétrolier et des hydrocarbures à bord) et de se pencher sur la capacité des organismes d'intervention et de la [Garde côtière canadienne](#) à réagir aux déversements;

- des scénarios des pires éventualités (p. ex., la perte totale d'un navire-citerne et de sa cargaison d'hydrocarbures);
  - l'examen de la capacité des organismes d'intervention et de la [Garde côtière canadienne](#) à intervenir en cas de déversement d'hydrocarbures.
- continuer à utiliser le [Programme national de surveillance aérienne](#)<sup>xcii</sup> pour prévenir la pollution causée par les déversements par des navires et soutenir les interventions, ce qui nous a permis :
- d'effectuer la surveillance aérienne des eaux de compétence canadienne afin de surveiller les activités de navigation;
  - de réaliser un nombre total de 2 068 heures de vol en patrouille;
  - d'observer/survoler 12 461 bâtiments et surveiller 204 880 bâtiments à l'aide du système d'identification automatique;
  - d'effectuer une moyenne de six survols de bâtiments par heure;
  - d'observer 246 incidents de pollution lors des patrouilles, parmi lesquels :
    - 26 étaient de source connue;
    - 220 étaient de source inconnue ou présumée, et la source ne pouvait pas être identifiée avec certitude.

Le volume total d'hydrocarbures que nous avons observés lors de ces incidents était de 2 878 litres, ce qui comprenait 8 déversements au large.

## Leçons apprises

Compte tenu de la réussite du projet pilote de l'Initiative de planification d'intervention localisée (PIL) visant à corriger un certain nombre de lacunes présentes dans le Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures par des navires, nous évaluons actuellement les leçons apprises afin de déterminer les prochaines étapes de l'Initiative de PIL.

### 2016-2017 Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses Prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
29 181 758	29 181 758	27 036 666	24 307 579	4 874 179

### 2016-2017 Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) – Pour le programme

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
82	78	4

### Résultats atteints – Pour le programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date de réalisation	Résultats réels 2016-2017	Résultats réels 2015-2016	Résultats réels 2014-2015
<b>2.2 Eau propre – Transport</b>						
Prévention de la pollution marine provenant des navires qui exploitent les eaux de compétence canadienne	Nombre de déversements de polluants nocifs dans l'environnement marin par des navires relevés au cours des patrouilles antipollution et d'autres démarches	17	mars 2017	26	50	37

Les renseignements sur les programmes à un niveau inférieur de Transports Canada sont disponibles sur [notre site Web](#) ainsi que dans l'[InfoBase du SCT](#).

### Explication des écarts

Le Ministère n'est pas en mesure de contrôler le nombre de déversements provenant de navires que le Programme national de surveillance aérienne (PNSA) identifie. Cependant, lorsqu'une équipe du PNSA détecte un déversement, nous analysons la situation et la déclarons aux autorités compétentes.

Bien que le nombre de déversements observés ait dépassé la cible pour les trois dernières années, le volume estimé des déversements a diminué. Cette situation s'explique par l'amélioration des technologies qui permet maintenant à nos équipes de détecter des déversements moins importants.

## Réponse aux évaluations

**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](#)

**Réponse :** Nous avons mis en œuvre toutes les recommandations formulées dans le [Plan d'action de la direction](#) de l'évaluation.

Le [Plan de protection des océans](#), prévoit des investissements importants dans les initiatives scientifiques qui s'appuient sur les précédentes initiatives scientifiques de Système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes. En réponse à ces recommandations, nous avons formé une équipe centralisée au sein de notre ministère qui sera chargée d'assurer la supervision et le suivi des différentes initiatives dans l'ensemble des ministères.

### Programme 2.3 : Gérance de l'environnement – Transport

**Description :** Le Programme gérance de l'environnement – Transport permet à Transports Canada de s'acquitter de ses responsabilités en vue d'offrir un réseau de transport national respectueux de l'environnement et résilient pour les Canadiennes et Canadiens, en assurant la conformité aux obligations environnementales du Ministère par rapport aux lois, aux règlements, aux politiques et aux lignes directrices, ainsi que respecter les engagements du Ministère envers les peuples autochtones. Ce Programme : assure la gestion respectueuse de l'environnement pour les terres et les installations de Transports Canada, conformément à la législation et aux politiques fédérales; offre un soutien fonctionnel relatif aux évaluations environnementales, notamment pour les projets d'exploitation des ressources; gère les lieux contaminés; donne des conseils sur la consultation, la mobilisation et les négociations de traités Autochtones; et cherche à améliorer la résilience du réseau de transport national face aux événements climatiques extrêmes actuels et à venir.

### Résultats

Dans le Rapport sur les plans et les priorités 2016-2017 de Transports Canada, le [Programme Gérance de l'environnement - Transport](#) a permis de relever un certain nombre de principaux points saillants. Au cours de l'exercice 2016-2017, les réalisations suivantes ont été accomplies dans le cadre de notre programme pendant que nous faisons ce qui suit :

- Contribuer aux initiatives du gouvernement du Canada pour améliorer le cadre de réglementation des grands projets partout au pays grâce à notre participation à :
  - 81 projets sur un total de 100 projets en cours d'examen avec l'[Agence canadienne d'évaluation environnementale](#)<sup>xciii</sup> et le [Bureau de gestion des grands projets](#)<sup>xciv</sup>;
  - 29 projets sur un total de 34 avec le [Bureau de gestion des projets nordiques](#)<sup>xcv</sup> qui sont à la phase préalable à la demande ou en cours d'examen;

- Prendre des mesures pour mieux comprendre les risques liés aux conditions climatiques pour le secteur canadien des transports au moyen :
  - des travaux avec [Ressources naturelles Canada](#) afin d'achever le rapport [Risques climatiques et pratiques en matière d'adaptation pour le secteur canadien des transports 2016](#)<sup>xcvi</sup>, qui :
    - présentait l'état actuel des connaissances sur les risques climatiques, les possibilités et les pratiques d'adaptation pour le secteur canadien des transports;
    - a nécessité la participation de plus de 200 examinateurs experts canadiens lors de l'élaboration du rapport final;
  - la réalisation, en collaboration avec nos homologues territoriaux, de l'évaluation de la vulnérabilité quant aux répercussions du changement climatique de trois aéroports dans le Nord;
- Terminer le projet d'assainissement de Rock Bay, puis vendre les terres aux Premières Nations Esquimalt et Songhees dans le cadre des contributions de notre ministère au [Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux](#)<sup>xcvii</sup>, qui consistait à :
  - retirer les sédiments contaminés de la baie et de son estran;
  - remblayer la baie jusqu'à son niveau original;
  - restaurer le littoral;
- Créer un processus intégré afin de veiller à ce que les instruments législatifs et réglementaires soient modernes, rationalisés et efficaces pour :
  - faire des présentations et répondre aux demandes du [comité d'experts](#)<sup>xcviii</sup> qui est chargé de l'examen des processus fédéraux d'évaluation environnementale;
  - contribuer à l'approche pangouvernementale (soit dans plusieurs ministères) en vue d'élaborer un processus intégré de consultation pour les examens réglementaires afin que le gouvernement du Canada puisse apporter plusieurs changements en même temps (p. ex., la révision de la [Loi canadienne sur l'évaluation environnementale \(2012\)](#)<sup>xcix</sup>, de la [Loi sur la protection de la navigation](#) et de la [Loi sur les pêches](#)<sup>c</sup>, et l'examen portant sur la modernisation de l'[Office national de l'énergie](#)<sup>ci</sup>). Cela permet de s'assurer que les instruments législatifs et réglementaires connexes demeurent efficaces, puisque nous les modernisons et les harmonisons en même temps.

#### 2016-2017 Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses Prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
13 132 224	13 132 224	61 411 655	35 517 316	(22 385 092)

#### 2016-2017 Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) – Pour le programme

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
115	108	7

## Résultats atteints – Pour le programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date de réalisation	Résultats réels 2016-2017	Résultats réels 2015-2016	Résultats réels 2014-2015
<b>2.3 Gérance de l'environnement – Transport</b>						
a) Conformité à l'égard des obligations de TC par rapport aux lois, aux règlements, aux politiques et aux directives	Pourcentage des engagements ministériels qui sont respectés dans le cadre de la <a href="#">Stratégie fédérale de développement durable</a> <sup>cii</sup>	100 %	mars 2017	100 %	100 %	100 %
b) Conformité à l'égard des obligations de TC par rapport aux lois, aux règlements, aux politiques et aux directives	Nombre de fois où TC n'était pas conforme aux lois environnementales applicables	0	mars 2017	0	0	0
c) Conformité à l'égard des obligations de TC par rapport aux lois, aux règlements, aux politiques et aux directives	Nombre de fois où TC n'a pas réalisé ses obligations légales de consulter les groupes autochtones	0	mars 2017	0	0	0
d) Renforcement des connaissances et de la capacité d'adaptation de Transports Canada et amélioration de l'intégration des facteurs climatiques dans la prise de décisions	Pourcentage des mesures provenant du Plan d'adaptation au changement climatique qui ont été mises en œuvre et pour lesquelles les résultats attendus ont été atteints	100 %	mars 2017	92 % <sup>15</sup>	S.O.	S.O.

Les renseignements sur les programmes à un niveau inférieur de Transports Canada sont disponibles sur [notre site Web](#) ainsi que dans l'[InfoBase du SCT](#).

### Explication des écarts

**Pour 2.3d) :** Sur les 26 engagements du Plan d'adaptation au changement climatique, 24 avaient été exécutés à la date d'achèvement du plan en 2015-2016. L'un des engagements a été reporté en raison de modifications législatives et l'autre a été remplacé par un autre projet. À l'origine, le plan comprenait 28 engagements, toutefois deux engagements n'ont

<sup>15</sup> Les données sont de 2015-2016, car il y a un retard d'un an pour calculer et rendre compte des résultats pour cet indicateur. Il s'agit d'un nouvel indicateur pour 2016-2017. C'est pourquoi les résultats des années précédentes ne sont pas disponibles ou applicables.

pas été considérés comme des responsabilités liées aux initiatives et ont été confiés à un autre ministère.

### **Résultat stratégique 3 : Un réseau de transport sécuritaire et sûr**

Transports Canada appuie un réseau de transport sécuritaire et sûr qui facilite le déplacement des personnes et des marchandises dans tout le Canada et à l'international, sans causer de blessures, de décès ou de dommages matériels. Le Ministère y voit en influençant le comportement du public et de l'industrie au moyen de politiques, de normes, de lois et de règlements. Les régimes de réglementation que l'on harmonise et que l'on rationalise, grâce à l'expérience de pays et d'intervenants multiples favorisent le recours à des opérations de transport sécuritaires, sûres et efficaces et l'instauration d'une culture saine de la sécurité et de la sûreté. En outre, Transports Canada veille à ce que les Canadiennes et Canadiens et l'industrie du transport respectent le cadre de réglementation au moyen de ses programmes de surveillance.

Les programmes suivants appuient ce résultat stratégique :

#### **Programme 3.1 : Sécurité aérienne**

**Description :** Le Programme de sécurité aérienne, sous l'autorité de la [Loi sur l'aéronautique](#)<sup>ciii</sup>, permet d'appliquer et de surveiller les politiques, les règlements et les normes nécessaires à la sécurité des opérations de l'aviation civile à l'intérieur des frontières canadiennes, y compris l'établissement des normes de sécurité pour la conception et la fabrication de produits aéronautiques en harmonie avec les normes internationales. Le Programme : favorise la sécurité du réseau aérien; assure la surveillance du secteur de l'aviation; et applique les conventions internationales signées par le Canada. De plus, le Programme offre des services aériens et la formation connexe afin d'appuyer les activités de Transports Canada et d'autres ministères du gouvernement.

#### **Résultats**

Dans le Rapport sur les plans et les priorités 2016-2017 de Transports Canada, le [Programme Sécurité aérienne](#), ainsi que nos sous-programmes et sous-sous-programmes à un niveau inférieur, a permis de relever un certain nombre de principaux points saillants. Au cours de l'exercice 2016-2017, les réalisations suivantes ont été accomplies dans le cadre de notre programme pendant que nous faisons ce qui suit pour renforcer la sécurité aérienne au Canada :

- Examiner les possibilités de changer la réglementation liée aux phases d'approche et d'atterrissage des vols, avec un accent sur l'instabilité des approches et les sorties de piste. Pour ce faire, nous avons offert une période de consultation publique et avons prépublié les modifications proposées au [Règlement de l'aviation canadien](#) dans la Partie I de la [Gazette du Canada](#)<sup>civ</sup> concernant :
  - l'exploitation d'hydravions, pour exiger que les occupants d'hydravions commerciaux portent un dispositif de flottaison et rendre obligatoire la formation sur l'évacuation subaquatique d'urgence pour les pilotes d'hydravions commerciaux;
  - les performances minimales au décollage, pour exiger que les avions de navette qui assurent un service régulier de transport pour 10 à 19 passagers



respectent les exigences relatives aux performances pour la certification de décollage;

- l'entretien hivernal des aéroports, pour exiger que les exploitants d'aéroport élaborent des procédures normalisées liées à l'entretien hivernal de leurs pistes.

Nous prévoyons que ces propositions de modifications seront adoptées et publiées dans la Partie II de la Gazette du Canada à l'automne 2017;

- Prendre des mesures pour renforcer les règlements, les normes et les documents de référence sur la performance humaine, comme la fatigue et la gestion des ressources de l'équipage en :
  - entament le processus de modification réglementaire pour la gestion de la fatigue des équipages de conduite, qui permettra de réduire la journée de travail maximale et d'augmenter les périodes de repos minimales pour les équipages de conduite. À la suite du processus, nous nous sommes préparés en vue de la publication préalable de la modification dans les Parties I et II de la Gazette du Canada en 2017-2018;
  - préparant la préparation d'une future séance d'information à l'intention de l'industrie sur la gestion des ressources de l'équipage, qui portera principalement sur l'application des nouvelles normes;
- Reconcentrer notre attention sur l'élaboration d'un programme de promotion et d'éducation en matière de sécurité afin de réduire les risques de perte de contrôle en vol pour répondre à une nouvelle priorité liée à la santé mentale et aux problèmes d'alcoolisme et de toxicomanie. Par conséquent, nous avons conçu et élaboré un programme « Apte au vol » pour les secteurs de l'aviation et de l'aérospatiale en vue de gérer :
  - Les questions de santé mentale et de bien-être des pilotes;
  - Les incidents récents, tant au Canada qu'à l'étranger, de pilotes qui se sont présentés au travail avec les facultés affaiblies par l'alcool.

Nous avons consulté l'industrie et des professionnels de la santé pour élaborer un programme qui a été lancé au printemps 2017;

- Poursuivre la collaboration régionale et internationale pour l'élaboration de règlements, de normes et de stratégies pour les systèmes d'aéronef sans pilote (UAS)<sup>16</sup>, qui sont conformes à :
  - L'[Organisation de l'aviation civile internationale](#) (OACI), dans laquelle nous avons une représentation active pour les initiatives sur les UAS;
  - La [Federal Aviation Administration](#)<sup>cv</sup> des États-Unis.

**Remarque :** Nous sommes membres de plusieurs groupes spéciaux, groupes de travail et groupes consultatifs sur les UAS qui :

- poursuivent des travaux à long terme d'élaboration de normes et de pratiques recommandées pour les UAS;
- ont lancé une trousse d'outils sur les UAS en décembre 2016, pour informer les autorités de l'aviation du monde entier sur les pratiques exemplaires en matière de sensibilisation à la sécurité et sur les approches relatives à la gouvernance;
- renforcent l'échange de renseignements;

<sup>16</sup> Officiellement, les systèmes d'aéronef sans pilote étaient anciennement appelés « véhicules aériens non habités » (UAV), par exemple dans le Rapport sur les plans et les priorités de 2016 -2017.

- identifient les futures occasions de collaboration liées à la recherche et au développement des UAS, et aux pratiques exemplaires en matière de sécurité des UAS.

De plus, notre Direction générale des services des aéronefs a :

- Achevé la mise en service de deux nouvelles flottes d'hélicoptères et a retiré du service deux flottes désuètes de la [Garde côtière canadienne](#);
- Conclu une entente de services d'entretien et de réparation avec le [ministère de la Défense nationale](#)<sup>CVI</sup> pour nos hélicoptères militaires Griffon;
- Été un collaborateur important pour :
  - le soutien apporté lors du déversement d'hydrocarbures causé par le naufrage du navire Nathan E. Stewart près de la côte de la Colombie-Britannique,
  - les efforts de surveillance et d'évacuation liés aux inondations printanières en Ontario et au Québec.

### Leçons apprises

Les leçons apprises dans le cadre de notre programme pour 2016-2017 sont liées à l'évaluation n° 2 présentée ci-dessous.

### 2016-2017 Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses Prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
179 090 581	179 090 581	176 170 682	160 176 146	18 914 435

### 2016-2017 Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) – Pour le programme

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
1 732	1 470	262

### Résultats atteints – Pour le programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date de réalisation	Résultats réels 2016-2017	Résultats réels 2015-2016	Résultats réels 2014-2015
<b>3.1 Sécurité aérienne</b>						
Un réseau d'aviation civile sécuritaire	Nombre d'accidents par 100 000 heures de vol. Taux moyen continu à comparer à la cible. (La cible est basée sur la moyenne des 10 années précédentes)  (Amélioration = diminution)	Réduction du taux de 3 % par rapport à la moyenne mobile sur 10 ans (la moyenne mobile sur 10 ans est actuellement 5,8)	décembre 2016	5,2 (données préliminaires)	5,4	5,5

Les renseignements sur les programmes à un niveau inférieur de Transports Canada sont disponibles sur [notre site Web](#) ainsi que dans l'[InfoBase du SCT](#).

## Réponse aux évaluations

### Évaluation (1)

**Nom de l'évaluation :** [Subvention à l'Organisation de l'aviation civile internationale \(OACI\) pour le Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité \(COSCAP\)](#)

**Description :** Le gouvernement du Canada a offert un soutien financier et technique au COSCAP depuis sa création. Depuis 2003, nous avons appuyé l'initiative du COSCAP pour l'Asie du Nord, qui comprend :

- La République populaire de Chine;
- La République populaire démocratique de Corée (Corée du Nord);
- La République de Corée (Corée du Sud);
- La Mongolie.

**Résultats :** Notre équipe interne des Services de vérification et d'évaluation du Ministère a réalisé une évaluation du programme de subventions, dont les résultats ont été publiés en juillet 2016. L'évaluation a déterminé qu'il existait un besoin permanent du programme en raison d'une croissance accrue de l'économie et du trafic aérien en Asie du Nord. Sans la subvention à l'OACI, le Canada serait retiré des discussions internationales sous la direction du COSCAP. Cela pourrait :

- Avoir une incidence sur les Canadiens qui voyagent dans cette sous-région;
- Se traduire négativement sur les efforts de collaboration de Transports Canada en matière de sécurité de l'aviation internationale.

**Réponse :** L'évaluation a permis de conclure qu'il n'y avait aucune recommandation à examiner dans un plan d'action de la direction.

### Évaluation (2)

**Nom de l'évaluation :** [Paiements à d'autres gouvernements ou organismes internationaux au titre de l'exploitation et de l'entretien des aéroports, des installations de navigation aérienne et des voies aériennes](#) (accords DAN/ISL)

Les accords DAN/ISL, qui ont été signés en 1956, visent le financement de la gestion d'installations et de la prestation de services par le Danemark et l'Islande à l'intention des aéronefs civils qui survolent l'Atlantique Nord (au nord du 45<sup>e</sup> degré de latitude Nord). Les installations sont situées au Groenland, en Islande et aux îles Féroé. Les accords DAN/ISL, dont le Canada est signataire depuis 1956, ont évolué au fil du temps.

**Résultats :** Nous avons publié l'évaluation du programme de contributions en juillet 2016. L'évaluation a démontré que le programme répondait à un besoin permanent, car le trafic aérien canadien dans l'Atlantique Nord est en croissance et, malgré la croissance générale du trafic aérien dans la région visée par les accords, le programme a atteint les résultats escomptés quant à la sécurité, puisqu'aucun accident mortel ne s'est produit pendant la période d'évaluation.

Les recommandations suivantes étaient formulées dans l'évaluation :

- Transports Canada devrait faire un suivi des données sur la circulation aérienne annuelle au-dessus de l'Atlantique Nord et veiller à payer sa juste part des coûts aux termes des accords en fonction du nombre d'aéronefs canadiens qui survolent la région;
- Transports Canada devrait considérer de réduire le budget du programme afin qu'il corresponde davantage aux dépenses réelles.

**Réponse :** À la suite d'un engagement pris dans le cadre d'un plan d'action de la direction de TC, nous validons désormais le nombre de traversées d'aéronefs canadiens et les données financières correspondantes en nous appuyant sur les données publiées par l'OACI dans les documents de travail<sup>17</sup>.

Bien que les données pour le Canada indiquent que le nombre de traversées en 2016 a augmenté de 11,5 % pour atteindre un total de 29 020 traversées au nord du 45° degré de latitude Nord, la prévision ajustée pour 2017 anticipe une autre augmentation de la demande. L'augmentation de la demande prévue en 2017 n'indique pas qu'il est nécessaire de réduire le budget du programme pour le moment.

### **Programme 3.2 : Sécurité maritime**

**Description :** Le Programme de sécurité maritime, en vertu de la [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#)<sup>cvi</sup>, de la [Loi sur la protection de la navigation](#), de la [Loi de la convention sur la sécurité des conteneurs](#)<sup>cvi</sup>, de la [Loi sur le pilotage](#), de la [Loi sur le cabotage](#)<sup>cix</sup> et de la [Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques](#)<sup>cx</sup>, permet d'élaborer, d'administrer et de mettre en œuvre les politiques, les règlements et les normes nécessaires au déroulement des activités maritimes en toute sécurité conformément aux normes internationales.

Le Programme : favorise la sécurité du réseau de transport maritime; permet d'assurer la surveillance de l'industrie maritime, y compris les bâtiments canadiens et étrangers (embarcations de plaisance et autres); applique les conventions internationales signées par le Canada; protège le droit du public de naviguer sur les voies navigables canadiennes; réglemente les feux ou les balises nécessaires pour assurer la sécurité de la navigation pendant et/ou après la construction de certains ouvrages; réglemente la mise à l'eau de bouées privées conformément au [Règlement sur les bouées privées](#)<sup>cx</sup> pris en vertu de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada; et agit à titre de Receveur d'épaves selon la partie 7 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada.

### **Résultats**

Dans le Rapport sur les plans et les priorités 2016-2017 de Transports Canada, le [Programme de Sécurité maritime](#), ainsi que nos sous-programmes à un niveau inférieur, a permis de relever un certain nombre de principaux points saillants. Au cours de l'exercice 2016-2017, les réalisations suivantes ont été accomplies dans le cadre de notre programme pendant que nous faisons ce qui suit :

---

<sup>17</sup> Il s'agit des leçons apprises de notre programme.

- Renforcer les liens entre l'engagement international, les consultations nationales et l'élaboration de règlements, notamment :
  - nous avons identifié les occasions d'engagement stratégique dans les tribunes internationales y compris :
    - l'OMI;
    - [l'Organisation des États américains](#)<sup>cxii</sup>;
    - [l'Asia-Pacific Heads of Maritime Safety Agencies](#)<sup>cxiii</sup> (APHoMSA).
 Ces occasions nous permettent de contribuer à l'élaboration de politiques maritimes et de travailler avec ces organisations en vue d'établir des normes internationales que nous pouvons intégrer dans notre propre règlement sur la sécurité maritime;
  - nous avons annoncé que le Canada sera l'hôte de la 21e session APHoMSA en 2020;
- Mettre en œuvre et/ou rédiger de nouveaux règlements visant à accroître la sécurité des bateaux de pêche, de la constructions des bâtiments et des normes d'équipement, ainsi que la certification en sécurité des bâtiments et la surveillance de l'inspection en :
  - faisant progresser les travaux sur l'élaboration du nouveau Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments, qui inclut les bâtiments qui utilisent du gaz naturel liquéfié et du gaz naturel comprimé comme carburant, en rédigeant une ébauche de politique qui indique :
    - les exigences provisoires pour les bâtiments fonctionnant au gaz naturel;
    - la façon dont le [Recueil international de règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair](#)<sup>cxiv</sup> (Recueil IGF) sera appliqué aux bâtiments canadiens.
  - apportant des modifications au [Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche](#) qui :
    - exigent que tous les petits bâtiments de pêche aient des procédures écrites en matière de sécurité;
    - offrent différents choix d'équipement de sauvetage à l'exploitant en fonction de la longueur du bâtiment et de la durée des voyages;
    - apportent des changements aux exigences relatives aux évaluations de la stabilité et aux nouveaux avis de stabilité.
 En vue de l'entrée en vigueur du Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche, nous avons également :
    - rédigé des documents de formation et de sensibilisation à l'intention de l'industrie maritime;
    - développé des outils de programme pour notre équipe;
    - offert des formations à nos inspecteurs;
  - la réalisation d'activités de sensibilisation et de mobilisation à propos du Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche nouvellement modifié auprès de :
    - [FishSafe BC](#)<sup>cxv</sup> concernant la mise en œuvre du règlement nouvellement modifié;
    - la communauté de pêcheurs dans les réunions régionales de l'Atlantique, du Pacifique et du Québec du [Conseil consultatif maritime canadien](#)<sup>cxvi</sup>;

**Remarque :** Les travaux sur le Règlement sur les certificats de sécurité des bâtiments, maintenant appelé Règlement sur les certificats de bâtiment, n'ont pas progressé en raison de changements dans les priorités du Ministère;

- Mettre en vigueur le [Règlement sur la sécurité contre l'incendie des bâtiments](#)<sup>cxvii</sup> le 3 février 2017, qui remplaçait le [Règlement sur le matériel de détection et d'extinction d'incendie](#)<sup>cxviii</sup>. Pour les nouveaux bâtiments d'une longueur supérieure à 24 mètres, les exigences de ce règlement sont conformes aux exigences internationales de la [Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer](#)<sup>cxix</sup>. Nous élaborons actuellement des documents pour la formation des inspecteurs sur la façon d'utiliser le nouveau règlement;
- Soutenir la mise en œuvre progressive du [Recueil sur la navigation polaire de l'OMI](#)<sup>cxx</sup>, qui est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2017 en :
  - faisant progresser les travaux avec les exploitants dans l'Arctique canadien, pour ce qui est des dispositions applicables du Code dans le régime réglementaire visant le transport maritime dans l'Arctique canadien, en rédigeant et en modifiant les instructions concernant le Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans les eaux arctiques. Ces travaux ont été conçus pour remplacer le Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires;
  - élaborant des normes, des lignes directrices et des cours qui respectent les principes canadiens de sécurité et de protection environnementale dans l'Arctique en devenant le premier pays à élaborer, puis à faire approuver deux cours de formation essentiels pour la navigation en eaux polaires;
  - entamant l'examen des options possibles pour offrir un financement au Comité de la coopération technique de l'OMI pour l'exercice 2017-2018 afin d'aider les gouvernements étrangers à mettre en œuvre le Recueil sur la navigation polaire et d'envisager de faire progresser la deuxième phase du recueil;
  - entamant les travaux préliminaires visant à soutenir la réintégration d'un représentant canadien permanent dans l'OMI, ce que nous prévoyons achever plus tard en 2017;
  - d'apporter une assistance avec :
    - l'entrée en vigueur du Recueil sur la navigation polaire par l'intermédiaire du nouveau Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique, qui devrait entrer en vigueur avant la fin de 2018;
    - l'élaboration d'une norme révisée pour le [Système des régimes de glaces pour la navigation dans l'Arctique](#)<sup>cxxi</sup> pour décrire les méthodes à utiliser lors de l'évaluation des capacités et des limites opérationnelles des bâtiments naviguant dans les eaux prises par les glaces;
- Maintenir à un niveau constant les activités de conformité et de surveillance;
- Poursuivre la modernisation des cadres de réglementation et de surveillance et continuer à répondre aux besoins des intervenants grâce à :
  - la formation d'un groupe de travail interne pour effectuer un examen approfondi des futures options relatives au processus d'examen technique des terminaux maritimes et des sites de transbordement ([TERMPOL](#)<sup>cxixii</sup>), dans le cadre du [Plan de protection des océans du gouvernement](#), y compris l'élaboration et la modification de règlements;
  - l'achèvement des [rapports des processus d'examen TERMPOL](#)<sup>cxixiii</sup> pour veiller à ce que les volets concernant le transport maritime des projets puissent être réalisés de façon sécuritaire et qu'ils soient conformes aux règlements de sécurité du Canada ainsi qu'aux pratiques exemplaires de l'industrie. Il s'agit des examens suivants :

- le projet d'agrandissement des installations du [Port de Québec](#)<sup>cxv</sup>, qui concluait que le projet serait sécuritaire pour les activités des navires-citernes si le promoteur respectait les recommandations formulées dans le rapport;
  - le projet d'installation de gaz naturel liquéfié à Bear Head, en Nouvelle-Écosse, pour lequel nous n'avons relevé aucun problème quant à la réglementation pour les bâtiments, les routes et les activités relatives aux cargaisons proposés. Cependant, nous avons proposé plusieurs mesures qui permettraient d'offrir un niveau de sécurité supérieur pour les activités des navires-citernes;
- la rétroaction sur les processus d'évaluation environnementale et les processus de l'[Office national de l'énergie](#) (groupes spéciaux), puisqu'ils sont liés à la navigation et à la sécurité maritime pour plusieurs projets à caractère énergétique, notamment :
  - le projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain, qui vise à ajouter de nouvelles installations de chargement pour les navires-citernes dans son terminal portuaire;
  - le projet de pipeline Énergie Est, qui est conçu pour transporter du pétrole brut de l'Alberta à une raffinerie de l'Est du Canada, à Saint John, au Nouveau-Brunswick;
- continuer à renforcer le régime de sécurité des navires-citernes en élaborant le projet de loi qui propose un moratoire sur la circulation des pétroliers dans la côte nord de la Colombie-Britannique, déposé devant le Parlement au printemps 2017;
- Mettre en œuvre plusieurs initiatives dans le cadre du [Plan d'action conjoint du Conseil Canada-États-Unis de coopération en matière de réglementation](#)<sup>cxvi</sup> pour continuer à harmoniser les régimes réglementaires du Canada et des États-Unis grâce :
  - au renouvellement de deux plans de travail du Conseil Canada-États-Unis de coopération en matière de réglementation qui s'appuient sur les progrès réalisés en 2015-2016 et formulent l'engagement de continuer à :
    - renforcer la coopération bilatérale en matière de réglementation avec la [United States Coast Guard](#)<sup>cxvii</sup> en :
      - collaborant dans des domaines permettant d'accroître l'efficacité réglementaire mutuelle, tout en réduisant les différences inutiles dans la mesure du possible;
      - permettant aux intervenants de respecter la réglementation de manière rentable, tout en maintenant ou en accroissant le niveau global de sécurité et de sûreté maritimes et de protection environnementale;
    - travailler avec la United States Coast Guard pour :
      - coordonner nos systèmes de réglementation de la sécurité et de la sûreté maritimes et nos systèmes d'intendance environnementale, en mettant l'accent sur la réglementation et sur les procédures de mise en œuvre pour les navires dans les Grands Lacs et les eaux côtières,
      - définir :
        - des mécanismes et des pratiques mutuellement acceptables;
        - les chevauchements existants dans les régimes d'application de la loi et d'inspection de chaque pays;

- la poursuite des travaux sur les problèmes liés aux équipages découlant des modifications de 2010 apportées à la [Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille](#)<sup>cxvii</sup> en réalisant des progrès en vue de :
  - la mise à jour du [Protocole d'entente conclu par la Garde côtière des États-Unis et Transports Canada sur la reconnaissance mutuelle des qualifications des marins](#) relatif à la Convention;
  - l'élaboration et la mise en œuvre du futur [Règlement modifiant le Règlement sur le personnel maritime](#).

### 2016-2017 Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
56 814 328	56 814 328	63 914 519	60 034 090	(3 219 762)

### 2016-2017 Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) – Pour le programme

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
553	554	(1)

### Résultats atteints – Pour le programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date de réalisation	Résultats réels 2016-2017	Résultats réels 2015-2016	Résultats réels 2014-2015
<b>3.2 Sécurité maritime</b>						
a) Un réseau de transport maritime sécuritaire	Nombre d'occurrences pour des bâtiments commerciaux canadiens (autres que de plaisance) par millier de bâtiments dans le registre canadien (nombre moyen de déplacements sur cinq ans) (Amélioration = diminution)	Réduction de 2 % en fonction de la moyenne sur deux ans établie	décembre 2016	24,59 = une réduction de 8,4% par rapport à la moyenne	30,68	18,6
b) Un réseau de transport maritime sécuritaire	Nombre de décès pour des embarcations de plaisance par embarcation de plaisance immatriculée (moyenne quinquennale) (Amélioration = diminution)	Diminution de 1 % en fonction de la moyenne quinquennale établie	décembre 2016	S.O. <sup>18</sup>	110	116

<sup>18</sup> Les statistiques nationales sur les accidents mortels liés aux embarcations de plaisance pour 2016-2017 ne sont pas encore disponibles.



Les renseignements sur les programmes à un niveau inférieur de Transports Canada sont disponibles sur [notre site Web](#) ainsi que dans l'[InfoBase du SCT](#).

## Réponse aux évaluations

**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](#)

Nous avons mis en œuvre toutes les recommandations formulées dans le [Plan d'action de la direction](#) de l'évaluation.

Le [Plan de protection des océans](#), prévoit des investissements importants dans les initiatives scientifiques qui s'appuient sur les précédentes initiatives scientifiques de Système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes. En réponse à ces recommandations, nous avons formé une équipe centralisée au sein de notre ministère qui sera chargée d'assurer la supervision et le suivi des différentes initiatives dans l'ensemble des ministères.

## Programme 3.3 : Sécurité ferroviaire

**Description :** En vertu de la [Loi sur la sécurité ferroviaire](#), le Programme de la sécurité ferroviaire élabore, administre et surveille les politiques et les outils de réglementation nécessaires à la sécurité des opérations ferroviaires de façon à être cohérent avec les normes et les niveaux nord-américains et internationaux de sécurité. Le Programme favorise la sécurité au sein du réseau de transport ferroviaire et offre une surveillance de l'industrie ferroviaire. De plus, le Programme fait la promotion de la sécurité publique aux passages à niveau, détermine les risques d'intrusion et fournit des fonds pour améliorer la sécurité aux passages à niveau.

## Résultats

Dans le Rapport sur les plans et les priorités 2016-2017 de Transports Canada, le [Programme Sécurité ferroviaire](#), ainsi que nos sous-programmes à un niveau inférieur, a permis de relever un certain nombre de principaux points saillants. Au cours de l'exercice 2016-2017, les réalisations suivantes ont été accomplies dans le cadre de notre programme pendant que nous faisons ce qui suit :

- Continuer de renforcer nos cadres législatif et réglementaire en matière de sécurité ferroviaire, en faisant ce qui suit :
  - en menant à bien la mise en œuvre des modifications réglementaires et législatives découlant du [Rapport de 2013 du vérificateur général du Canada sur la sécurité ferroviaire](#)<sup>cxxviii</sup> et du [Rapport d'enquête ferroviaire sur Lac-Mégantic du Bureau de la sécurité des transports du Canada](#)<sup>cxxix</sup>. Pour ce faire, nous avons adopté :
    - le [Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire](#);
    - le [Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire](#);
    - le [Règlement sur les certificats d'exploitation de chemin de fer](#);

- en imposant six sanctions pécuniaires, totalisant une somme de 278 836 \$, pour infraction, en vertu du Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire, afin de régler les problèmes de violations ou de manquements à la sécurité;
  - en poursuivant la mise en œuvre progressive du Règlement sur les passages à niveau, qui est entré en vigueur vers la fin de l'année 2014 et qui doit être entièrement mis en œuvre d'ici 2021. Au cours du dernier exercice, nous nous sommes concentrés particulièrement sur ce qui suit :
    - faciliter la partie du règlement portant sur l'échange de renseignements (entre les chemins de fer et les administrations routières, dont le respect était exigé au plus tard en novembre 2016);
    - continuer d'offrir des conseils à tous les intervenants, afin d'accroître la conformité et, ensuite, améliorer la sécurité globale aux passages à niveau, en faisant ce qui suit :
      - en publiant un guide pour les chemins de fer et les administrations routières, présentant des conseils et des directives techniques pour la détermination des exigences minimales de lignes de visibilité aux passages à niveau;
      - en offrant une présence et une orientation accrues aux passages à niveau des chemins de fer d'intérêt local;
      - en envoyant par service postal, en septembre 2016, des trousseaux d'information à près de 2 000 intervenants touchés par le nouveau règlement;
    - achever, en janvier 2017, l'émission de tous les certificats d'exploitation de chemin de fer à ceux relevant de la compétence fédérale;
    - publier le [Règlement sur la prévention et la maîtrise des incendies sur les lignes de chemin de fer](#)<sup>xxxx</sup>;
    - commencer l'élaboration d'une nouvelle réglementation ou une réglementation plus exigeante, en vue de régler les problèmes de sécurité restants liés aux compétences de formation des employés ferroviaires et à la fatigue de ces derniers;
  - Améliorer notre régime de surveillance de la sécurité ferroviaire en effectuant des vérifications des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) des chemins de fer dans le cadre du cadre de 2015 du nouveau régime réglementaire du Règlement sur les systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire, y compris ce qui suit :
    - au total, 26 vérifications ciblées, approfondies ou approfondies partielles;
    - parmi ces 26 vérifications, 14 vérifications approfondies, dans le cadre desquelles, nous avons vérifié tous les éléments du SGS du chemin de fer.
- Nous sommes en voie d'effectuer une vérification approfondie de tous les chemins de fer au cours du cycle de cinq ans visé.

## Leçons apprises

La surveillance et le suivi officiels des résultats de programme constituent une priorité pour le gouvernement du Canada. Par conséquent, dorénavant, la réduction des accidents, des incidents et des accidents mortels ferroviaires, et la prise des mesures appropriées seront des mesures de rendement clés que nous :

- Intégrerons officiellement à nos méthodes révisées de planification opérationnelle axée sur le risques;
- Utiliserons pour éclairer la prise de décisions et la planification opérationnelle.

**2016-2017 Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme**

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
35 124 187	35 124 187	38 003 423	32 879 827	2 244 360

**2016-2017 Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) – Pour le programme**

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
208	190	18

**Résultats atteints – Pour le programme**

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date de réalisation	Résultats réels 2016-2017	Résultats réels 2015-2016	Résultats réels 2014-2015
<b>3.3 Sécurité ferroviaire</b>						
a) Un réseau de transport ferroviaire sécuritaire	Taux d'accidents ferroviaires (par million de trains-milles) qui se produisent sur les chemins de fer de compétence fédérale (ces accidents comprennent les déraillements et les collisions en voie principale, les déraillements et les collisions hors d'une voie principale, les incendies/explosions entre autres) (moyenne quinquennale)  (Amélioration = diminution)	Réduction du taux de 5 % par rapport à la moyenne des 5 années précédentes	décembre 2016	réduction de 3,7%	S.O.	S.O.
b) Un réseau de transport ferroviaire sécuritaire	Taux d'incidents ferroviaires (par million de trains-milles) qui se produisent sur les chemins de fer de compétence fédérale (ces incidents comprennent l'aiguillage de voie principale en position anormale, le mouvement dépassant les limites de vitesse autorisées, la fuite de marchandises dangereuses, un membre d'équipe frappé d'incapacité, le matériel roulant parti à la dérive, une indication moins contraignante que celle requise et le chevauchement d'autorisations sans mesure de protection) (moyenne quinquennale)  (Amélioration = diminution)	Réduction du taux de 5 % par rapport à la moyenne des 5 années précédentes	décembre 2016	réduction de 12,5%	S.O.	S.O.

Les renseignements sur les programmes à un niveau inférieur de Transports Canada sont disponibles sur [notre site Web](#) ainsi que dans l'[InfoBase du SCT](#).

### Explication des écarts

**Pour 3.3 a) :** Bien que nous n'ayons pas atteint cette cible, il y a tout de même eu une réduction (de 3,7 % plutôt que la réduction ciblée de 5 %), ce qui indique une amélioration. Une analyse de la moyenne dans l'immédiat (la moyenne mensuelle), à court terme (la moyenne mobile sur une période de 12 mois) et à moyen terme (la moyenne mobile sur cinq ans) révèle que le nombre d'accidents diminue. Nous continuerons de surveiller cette tendance.

### Programme 3.4 : Sécurité des véhicules automobiles

**Description :** Le Programme de la sécurité des véhicules automobiles, que régit la [Loi sur la sécurité automobile](#) et la [Loi sur les transports routiers](#)<sup>cxxx</sup>, élabore, administre et supervise les politiques, règlements et normes nécessaires à assurer la sécurité des véhicules automobiles et celles des opérations commerciales d'une manière qui réponde aux normes nationales et internationales. Le Programme contribue à la réduction des décès et des blessures causés par la route et supervise la sécurité au sein de l'industrie automobile.

### Résultats

Dans le Rapport sur les plans et les priorités 2016-2017 de Transports Canada, le [Programme Surveillance de la sécurité des véhicules automobiles](#), ainsi que nos sous-programmes à un niveau inférieur, a permis de relever un certain nombre de principaux points saillants. Au cours de l'exercice 2016-2017, les réalisations suivantes ont été accomplies dans le cadre de notre programme pendant que nous faisons ce qui suit :

- Poursuivre la mise en œuvre du [Plan prospectif conjoint du Conseil Canada-États-Unis de coopération en matière de réglementation](#)<sup>cxxxii</sup>, afin d'harmoniser les normes nouvelles et mises à jour relatives à la sécurité des véhicules utilitaires légers et lourds au Canada et aux É.-U., en faisant ce qui suit :
  - en terminant :
    - les modifications réglementaires pour [la résistance des portes latérales \(NSVAC 214\) et la réduction des risques d'éjection \(NSVAC 226\)](#)<sup>cxxxiii</sup>,
    - les consultations avec les intervenants, qui ont eu lieu à la suite de la publication dans la Partie I de la Gazette du Canada pour la modification réglementaire liée [aux systèmes d'éclairage \(NSVAC 108\)](#) et, également, en préparation de sa publication dans la Partie II de la Gazette du Canada, prévue au mois de décembre 2017;
    - la publication dans la Partie I de la Gazette du Canada pour ce qui suit :
      - [les caméras de recul](#)<sup>cxxxiv</sup>,
      - le contrôle électronique de la stabilité pour les camions lourds et les autobus;
      - [les exigences relatives aux ceintures de sécurité des autobus et à leur installation](#)<sup>cxxxv</sup>,

- les mises à jour au [Document de normes techniques \(DNT\) n° 301](#)<sup>cxxxvi</sup> pour y ajouter plusieurs exigences des [Règlements techniques mondiaux](#)<sup>cxxxvii</sup> (RTM) concernant la sécurité de l'hydrogène. Ces RTM ont les buts suivants :
  - élaborer et établir des RTM pour les véhicules à l'hydrogène, qui atteignent ou dépassent des niveaux de sécurité équivalents à ceux pour les véhicules à essence conventionnels;
  - être axés sur le rendement et ne pas restreindre les technologies futures.

**Remarque :** L'élaboration :

- de la phase I de ces RTM a eu lieu lors du [Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules \(WP-29\) des Nations Unies](#)<sup>cxxxviii</sup>;
- l'élaboration de la phase II commencera à l'automne 2017.

Les RTM existants se trouvent dans le [RTM n° 13](#)<sup>cxxxix</sup>;

- en effectuant un examen, afin d'évaluer l'efficacité des normes de résistance à l'impact applicables aux autobus commerciaux;
- en jouant un rôle actif dans l'élaboration de la phase I du RTM pour la sécurité des véhicules électriques et en acceptant d'accueillir la réunion initiale pour l'élaboration de la phase II, prévue à l'automne 2017;
- en échangeant des renseignements en matière de recherche et d'élaboration de normes sur les « facteurs humains pour les véhicules branchés et automatisés » avec la [National Highway Traffic Safety Administration](#) des É.-U. Ces efforts permettent l'élaboration d'une réglementation conjointe Canada-É.-U. pour les véhicules branchés et automatisés, dans le cadre de l'Initiative du Conseil de coopération en matière de réglementation;
- Évaluer la [Loi sur la sécurité automobile](#) et la structure de gouvernance, afin d'accroître les niveaux de sécurité automobile pour les Canadiennes et les Canadiens, et proposé des modifications à la Loi visant à :
  - améliorer le régime de sécurité, par exemple :
    - en conférant au ministre le pouvoir d'ordonner à une entreprise de faire un rappel;
    - en obligeant les entreprises à réparer les véhicules rappelés sans frais pour les consommateurs;
    - en empêchant que les nouveaux véhicules soient vendus avant d'être réparés;
  - en assurant la souplesse nécessaire pour soutenir les technologies novatrices. Les modifications ont été présentées au Sénat le 11 mai 2016.
- Répondre aux [recommandations du Bureau de la sécurité des transports du Canada pour améliorer la sécurité des autobus](#)<sup>cxli</sup> en faisant ce qui suit :
  - en élaborant des lignes directrices préliminaires pour réduire le risque de distraction des conducteurs par les écrans vidéo de bord. Elles seront mises au point grâce à des consultations avec le [Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé](#)<sup>cxli</sup> et les autres intervenants;
  - en entreprenant un examen des études techniques et scientifiques sur l'exactitude et les limites des enregistreurs de données routières<sup>19</sup> pour les véhicules commerciaux.

<sup>19</sup> Un enregistreur de données routières (EDR) est un dispositif qui est installé à bord de certains véhicules afin d'enregistrer des données liées aux accidents et aux collisions de véhicules. Dans les camions modernes, les

**2016-2017 Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme**

Budget principal des dépenses	Dépenses Prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
22 077 988	22 077 988	27 872 261	24 739 225	(2 661 237)

**2016-2017 Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) – Pour le programme**

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
109	79	30

**Résultats atteints – Pour le programme**

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date de réalisation	Résultats réels 2016-2017	Résultats réels 2015-2016	Résultats réels 2014-2015
<b>3.4 Sécurité des véhicules automobiles</b>						
a) Véhicules sécuritaires fondés sur l'amélioration dans la prévention et la survivance des collisions	Collisions par 10 000 véhicules automobiles immatriculés  (Amélioration = diminution)	Réduction de 2 % du taux pour 2012 par rapport à la moyenne des 5 années précédentes	mars 2017	Réduction de 3,9 % en 2015 par rapport à la moyenne quinquennale (2010-2014)	Réduction de 16,1 % par rapport à la moyenne quinquennale (2009-2013)	Réduction de 15,9 % par rapport à la moyenne quinquennale (2008-2012)
b) Véhicules sécuritaires fondés sur l'amélioration dans la prévention et la survivance des collisions	Décès par tranche de 10 000 collisions survenues sur les routes publiques et signalées aux policiers  (Amélioration = diminution)	Réduction de 1 % du taux pour 2012 par rapport à la moyenne des 5 années précédentes	mars 2017	Réduction de 10,1 % en 2015 par rapport à la moyenne quinquennale (2010-2014)	Réduction de 2,3 % par rapport à la moyenne quinquennale (2009-2013)	Réduction de 0,3 % par rapport à la moyenne quinquennale (2008-2012)
c) Véhicules plus sécuritaires fondés sur l'amélioration dans la prévention et la	Blessures graves par tranche de 10 000 collisions survenues sur les routes publiques et signalées aux	Réduction de 1 % du taux pour 2012 par rapport à la moyenne des	mars 2017	Réduction de 8,0 % en 2015 par rapport à la moyenne quinquennale	Réduction de 4,4 % par rapport à la moyenne quinquennale (2009-2013)	Réduction de 2,1 % par rapport à la moyenne quinquennale (2008-2012)

EDR sont activés par un problème capté électroniquement dans le moteur ou un changement soudain de la vitesse des roues. Une ou plusieurs de ces conditions peuvent survenir à la suite d'une collision. Après un accident, les données enregistrées par ces dispositifs peuvent être recueillies et analysées pour aider à déterminer ce que les véhicules faisaient avant, pendant et après l'accident ou l'incident. L'expression désigne généralement un simple dispositif de mémoire lecture ou écriture inviolable.

survivance des collisions	policiers (Amélioration = diminution)	5 années précédentes		(2010-2014)		
---------------------------	--	----------------------	--	-------------	--	--

Les renseignements sur les programmes à un niveau inférieur de Transports Canada sont disponibles sur [notre site Web](#) ainsi que dans l'[InfoBase du SCT](#).

## Réponse aux évaluations

**Nom de l'évaluation :** [Évaluation du Centre d'essais pour véhicules automobiles](#)

**Réponse :** L'évaluation du Centre d'essais pour véhicules automobiles (CEVA) comportait trois recommandations. Transports Canada devrait :

- 1) **Élaborer un plan stratégique.** Réponse : Des travaux sont actuellement en cours pour élaborer une stratégie/vision pour le Centre d'essais dans le contexte plus large de l'évolution rapide des technologies et des innovations.
- 2) **Assumer un rôle plus dynamique dans les activités de surveillance du Centre.** Réponse : Cela est en cours, y compris des réunions plus formelles avec l'entrepreneur et des pratiques révisées en matière d'ordres de travail en ce qui concerne les projets d'immobilisations. TC envisagera d'autres améliorations une fois que le contrat sera renouvelé en 2019.
- 3) **Étudier des moyens d'améliorer la rentabilité du CEVA, alors que le contrat pour l'exploitation du Centre doit être soumis à un nouvel appel d'offres ou à un renouvellement pour une période de cinq ans en 2017.** Réponse : Nous avons opté pour une période de renouvellement de deux ans, afin de prévoir suffisamment de temps pour :
  - la réalisation d'une évaluation plus complète sur l'exploitation et l'orientation futures du Centre;
  - l'ajout des nouvelles exigences au contrat.

Cette évaluation a accéléré les améliorations que nous prévoyions apporter à la surveillance du CEVA. Les résultats ont été des processus plus cohérents, comme, entre autres, les réunions régulières et constantes avec l'entrepreneur et [Services publics et Approvisionnement Canada](#)<sup>cxliii</sup>. De plus, nous avons un nouveau poste consultatif, afin d'aider à l'élaboration d'une stratégie/vision pour un Centre d'essais pour véhicules automobiles agrandi.

## Programme 3.5 : Transport des marchandises dangereuses

**Description :** Le Programme de transport des marchandises dangereuses, sous l'autorité de la [Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses](#)<sup>cxliii</sup>, élabore, applique et surveille les politiques, les règlements et les normes nécessaires pour assurer le transport sécuritaire des marchandises dangereuses au Canada par tous les modes de transport en harmonie avec les normes internationales, et fournit une expertise en intervention d'urgence dans le cas d'un rejet de marchandises dangereuses. Ce Programme vise également à préparer et à coordonner l'intervention dans le cadre de menaces et d'incidents de sûreté et de sécurité susceptibles d'avoir des répercussions sur le réseau de transport national ou le Ministère en raison de substances chimiques, radiologiques, biologiques, nucléaires ou explosives. Le Programme : contribue à la sécurité du transport

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

## Résultats

Dans le Rapport sur les plans et les priorités 2016-2017 de Transports Canada, le [Programme Transport des marchandises dangereuses](#), ainsi que nos sous-programmes à un niveau inférieur, a permis de relever un certain nombre de principaux points saillants. Au cours de l'exercice 2016-2017, les réalisations suivantes ont été accomplies dans le cadre de notre programme pendant que nous faisons ce qui suit :

- Nous avons mis en œuvre une stratégie et un plan de réglementation permettant de prévoir et de réagir face aux problèmes évolutifs auxquels nous sommes confrontés durant le transport de marchandises dangereuses, en publiant des modifications aux [Règlement sur le transport des marchandises dangereuses](#)<sup>cxliv</sup>, notamment dans la
  - Partie I de la Gazette du Canada, afin de mettre à jour et :
    - d'harmoniser la réglementation du Canada avec la 19<sup>e</sup> édition du [Règlement type des Nations Unies relatif au transport des marchandises dangereuses](#)<sup>cxlv</sup>;
    - de procéder à la classification des marchandises dangereuses et des nouvelles marques de sécurité des marchandises dangereuses (c.-à-d., nouvelle étiquette pour identifier les piles au lithium, panneau de fumigation mis à jour pour les conteneurs maritimes);
    - d'insérer des renvois à caractère dynamique (c.-à-d., les normes techniques relatives aux [contenants](#)<sup>cxlvi</sup>) aux recommandations des Nations Unies liées au [Code maritime international des marchandises dangereuses](#)<sup>cxlvii</sup> de l'Organisation maritime internationale et aux [Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses](#)<sup>cxlviii</sup> de l'Organisation de l'aviation civile internationale;
    - de renforcer les normes de sécurité pour la conception, la fabrication, le choix et l'utilisation des moyens de confinement, au moment de transporter des marchandises dangereuses.

Toutes ces modifications et mises à jour devraient être publiées dans la Partie II de la Gazette du Canada et adoptées comme règlements au cours de l'exercice 2017-2018;

- Partie II de la Gazette du Canada, afin de mettre à jour et de clarifier les exigences de rapport liées au transport des marchandises dangereuses, dans les buts suivants :
  - permettre la collecte fructueuse de données et améliorer l'analyse des risques se rattachant aux incidents impliquant des marchandises dangereuses;
  - harmoniser la réglementation et les normes canadiennes avec ce qui suit :
    - les É.-U., en échangeant et en comparant les données sur les incidents, pour approfondir la collaboration dans le cadre des initiatives de recherche;
    - les autres partenaires internationaux du Canada, par l'intermédiaire des Nations Unies et d'autres forums;



- promouvoir la sécurité publique, en collaborant avec les É.-U. et nos autres partenaires internationaux;
- adopter de nouvelles mesures d'interdiction internationales relatives au transport des batteries au lithium à bord des aéronefs, touchant :
  - le fret dans le ventre des aéronefs de passagers;
  - les nouvelles exigences d'emballage pour le transport des batteries au lithium à bord des aéronefs cargo.

Toutes ces modifications/mises à jour ont été incorporées au Règlement avant la fin de l'exercice 2016-2017;

- Augmenter le nombre d'inspections des marchandises dangereuses à haut risque : nous avons accru les ressources et les capacités de notre division des inspecteurs, en élaborant et en mettant en œuvre une nouvelle structure de gouvernance des données pleinement intégrée à nos processus d'inspection. Nous pouvons maintenant faire ce qui suit :
  - mieux surveiller les tendances/les anomalies localisées liées au transport des marchandises dangereuses;
  - mieux évaluer l'efficacité de nos activités d'inspection, ce qui nous a permis de répondre de manière plus complète à ce qui suit :
    - les [recommandations du Bureau du vérificateur général du Canada](#)<sup>cxlix</sup>;
    - celles de notre [équipe interne des Services de vérification et de conseils](#)<sup>cl</sup>.

Les mesures que nous avons prises aident à garantir ce qui suit :

- que nous continuions à identifier et à inspecter les sites à haut risque, pour vérifier qu'ils manipulent les marchandises dangereuses d'une manière qui convienne au niveau de risque;
- que nous renforçons les protections de la sécurité publique;
- Effectuer des recherches en collaboration avec les départements des [Transports](#) et de l'[Énergie](#)<sup>cli</sup> des É.-U., y compris ce qui suit :
  - un projet sur le pétrole brut, auquel le [Sandia National Laboratory](#)<sup>clii</sup> a également participé, dans les buts suivants :
    - évaluer les méthodes d'échantillonnage et d'analyse pour caractériser de manière exacte la réaction des pétroles bruts pendant leur transport;
    - étudier les propriétés relatives à la combustion des divers pétroles bruts.
  - l'achèvement de la phase 2 du Programme de recherche ([Jack Rabbit II](#)<sup>cliii</sup>) sur le rejet de chlore pour faire face aux accidents de wagons-citernes entraînant le rejet rapide à grande échelle de gaz pressurisés et liquéfiés qui sont toxiques à l'inhalation. Nous prévoyons achever les rapports finaux et les publier en ligne en 2017-2018;
- Traiter les problèmes identifiés par le [Groupe de travail sur les interventions d'urgence](#)<sup>20</sup> (GTIU), en faisant ce qui suit :
  - en mettant au point la définition du mandat du GTIU en mars 2017, afin de renforcer la capacité d'intervention du gouvernement et des premiers intervenants en cas d'incident ferroviaire impliquant des liquides inflammables au Canada;

<sup>20</sup> {§3} Le Groupe de travail sur les interventions d'urgence réunit des municipalités, des secouristes, des compagnies de chemin de fer et des expéditeurs pour renforcer les interventions d'urgence de sécurité publique au Canada.

- en mettant sur pied, au mois de décembre 2016, un comité directeur et des groupes de travail connexes, ayant la mission d'élaborer un programme de formation sur les liquides inflammables et d'assurer sa prestation aux :
  - personnes qui manipulent ces liquides dans les installations;
  - Premiers intervenants;
- en publiant une nouvelle édition du [Guide des mesures d'urgence](#)<sup>ciiv</sup> pour aider les premiers intervenants à faire ce qui suit :
  - déterminer rapidement les dangers précis ou généraux de la ou des matières impliquées dans un incident;
  - se protéger et protéger le grand public au cours de la phase d'intervention initiale consécutive à un incident;
- en élaborant et en suivant une stratégie de sensibilisation à la sécurité :
  - qui comprend des [trousses de sensibilisation à la sécurité](#)<sup>ciiv</sup> du transport des marchandises dangereuses pouvant être distribuées à l'industrie;
  - qui permet la distribution de matériels d'information pour la communication et la sensibilisation aux premiers intervenants, aux municipalités et au grand public.

### Leçons apprises

Le travail en étroite collaboration avec nos divers partenaires, y compris les autres ministères et nos homologues aux É.-U. nous aide à garantir que les résultats des essais et des évaluations continuent à éclairer l'élaboration réglementaire et les procédures d'intervention d'urgence futures de notre programme.

### 2016-2017 Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
15 841 719	15 841 719	31 095 107	27 864 018	(12 022 299)

### 2016-2017 Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) – Pour le programme

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
146	246	(100)

### Résultats atteints – Pour le programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date de réalisation	Résultats réels 2016-2017	Résultats réels 2015-2016	Résultats réels 2014-2015
<b>3.5 Transport des marchandises dangereuses</b>						
a) Sécurité publique lors du transport de marchandises dangereuses	Le nombre de rejets de marchandises dangereuses à signaler par billion de dollars du produit intérieur brut du Canada (moyenne quinquennale) (Amélioration = diminution)	193,5	mars 2017	193,5	217,3	203,1

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date de réalisation	Résultats réels 2016-2017	Résultats réels 2015-2016	Résultats réels 2014-2015
b) Sécurité publique lors du transport de marchandises dangereuses	Nombre de rejets de marchandises dangereuses à signaler, qui ont causé des blessures ou des décès par billion de dollars du produit intérieur brut du Canada (moyenne quinquennale) (Amélioration = diminution)	3,3	mars 2017	3,3	4,1	3,7

Les renseignements sur les programmes à un niveau inférieur de Transports Canada sont disponibles sur [notre site Web](#) ainsi que dans l'[InfoBase du SCT](#).

### Explication des écarts

**Pour 3.5 a) et b) :** Les résultats de rendement de notre programme sont fondés sur une moyenne quinquennale des données recueillies sur le nombre de rejets de marchandises dangereuses à signaler. La tragédie de Lac-Mégantic, au Québec, de 2013 a causé 47 morts, influençant ainsi la moyenne quinquennale de morts.

Par conséquent, les résultats finaux signalés sont représentatifs du nombre total d'incidents sur une période de cinq ans et ne reflètent pas explicitement les progrès réalisés d'un cycle de rapport annuel à l'autre.

### Programme 3.6 : Sûreté aérienne

**Description :** Le Programme de sûreté aérienne permet d'élaborer, d'administrer et de surveiller les politiques, les règlements et les normes nécessaires à la sûreté des activités de l'aviation conformément aux normes internationales. Le Programme est fondé sur les risques. Il promeut la sûreté du réseau de transport aérien et permet d'assurer la surveillance de la sûreté de l'industrie de l'aviation tout en veillant à ce que le Canada respecte les normes internationales.

### Résultats

Dans le Rapport sur les plans et les priorités 2016-2017 de Transports Canada, le [Programme Sûreté aérienne](#), ainsi que nos sous-programmes à un niveau inférieur, a permis de relever un certain nombre de principaux points saillants. Au cours de l'exercice 2016-2017, les réalisations suivantes ont été accomplies dans le cadre de notre programme pendant que nous faisons ce qui suit :

- Le 17 octobre 2016, nous avons apporté une série d'améliorations réglementaires au [Programme de sûreté du fret aérien](#), y compris des modifications au [Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne](#)<sup>clvi</sup>; Les modifications ont pour effet :
  - d'établir de nouvelles catégories pour le [Programme de sûreté du fret aérien](#) (c.-à-d. « chargeurs connus », « agents habilités » et « agents certifiés »);

- d'établir des exigences sur la manière dont le fret, une fois contrôlé et sécurisé, doit être transporté et entreposé, et la manière dont il doit être transféré entre les participants au Programme.
- Renforcer les activités de surveillance de la sûreté aérienne, y compris la prise de décisions axée sur le risque, et nous avons mis à jour et modernisé les processus de collecte de données et les procédures d'inspection, en faisant ce qui suit :
  - en intégrant le risque à la planification des inspections, afin de garantir que nous établissions l'ordre de priorité des activités de surveillance en fonction de leur niveau de risque;
  - en lançant, après des mois d'élaboration, de consultation et de mise à l'essai, un nouveau module pour nos inspecteurs afin qu'ils puissent effectuer leurs tâches électroniquement et en temps réel;
- Dans le cadre de nos engagements internationaux ministériels, nous avons renouvelé l'accord de reconnaissance mutuelle sur la sûreté du fret aérien conclu avec la [Transportation Security Administration](#) (TSA) des É.-U. dans les buts suivants :
  - reconnaître la [chaîne d'approvisionnement sécurisée](#)<sup>clvii</sup> élargie du Canada;
  - inclure de nouvelles catégories pour le [Programme de sûreté du fret aérien](#);
- Fournir une expertise et un soutien en matière de sûreté aérienne dans des domaines comme la technologie de la sûreté aérienne, lorsque, dans le cadre de [l'accord « Par-delà la frontière »](#)<sup>clviii</sup> avec les États-Unis, nous avons aidé à réaliser la mise en œuvre/le déploiement d'un système de détection des explosifs certifiés par la TSA, en partenariat avec les huit aéroports du Canada offrant des services de prédédouanement pour les É.-U. L'avantage est que les É.-U. reconnaissent maintenant les processus de contrôle des bagages des passagers du Canada comme équivalents aux leurs.

### Leçons apprises

Avant l'entrée en vigueur des améliorations réglementaires au [Programme de sûreté du fret aérien](#), les intervenants ont bénéficié d'une période de mise en œuvre de 12 mois pour adapter leurs activités. Compte tenu des leçons apprises et de la rétroaction des intervenants, nous estimons que ce genre de période de mise en œuvre est non seulement utile, mais nécessaire. Dans l'avenir, nous considérerons ce genre de période de mise en œuvre comme une pratique exemplaire.

### 2016-2017 Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
29 781 105	29 781 105	27 047 609	25 610 408	4 170 697

### 2016-2017 Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) – Pour le programme

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
287	249	38

## Résultats atteints – Pour le programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date de réalisation	Résultats réels 2016-2017	Résultats réels 2015-2016	Résultats réels 2014-2015
<b>3.6 Sûreté aérienne</b>						
Le Canada s'est aligné sur les normes de sûreté internationales	Pourcentage des règlements canadiens en matière de sûreté harmonisés avec les normes de l' <a href="#">Organisation de l'aviation civile internationale</a> (ICAO) (Amélioration = augmentation)	100 %	mars 2017	100 %	100 %	100 %

Les renseignements sur les programmes à un niveau inférieur de Transports Canada sont disponibles sur [notre site Web](#) ainsi que dans l'[InfoBase du SCT](#).

### Programme 3.7 : Sûreté maritime

**Description :** Le Programme de sûreté maritime, en vertu de la [Loi sur la sûreté du transport maritime](#)<sup>clix</sup>, permet d'élaborer, d'administrer et de surveiller les politiques, les règlements et les normes nécessaires au déroulement des activités maritimes en toute sécurité conformément aux normes internationales. Le Programme favorise la sûreté du réseau de transport maritime et permet d'assurer la surveillance de l'industrie du transport maritime réglementée et d'appliquer les conventions internationales signées par le Canada. Le Programme permet de coordonner l'élaboration de politiques et de règlements en matière de sûreté maritime dans l'ensemble du gouvernement du Canada au moyen du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime, dont la direction lui incombe, et d'activités connexes.

### Résultats

Dans le Rapport sur les plans et les priorités 2016-2017 de Transports Canada, le [Programme Sûreté maritime](#), ainsi que nos sous-programmes à un niveau inférieur, a permis de relever un certain nombre de principaux points saillants. Au cours de l'exercice 2016-2017, les réalisations suivantes ont été accomplies dans le cadre de notre programme pendant que nous faisons ce qui suit :

- Exécuter des activités d'évaluation de la sûreté, de conformité et d'application de la loi, y compris la réalisation d'activités de sensibilisation et d'éducation pour les intervenants, et la collaboration avec ces derniers pour les aider à se conformer aux exigences de la [Loi sur la sûreté du transport maritime](#), ses règlements d'application et ses mesures de sûreté, en faisant ce qui suit :
  - réalisation :
    - de 90 évaluations de sûreté aux installations maritimes et aux ports;
    - de 242 inspections obligatoires de toutes les entités réglementées;
  - examen :
    - de 47 évaluations de sûreté de navires;
    - de 198 plans de sûreté et de 147 modifications de plan de sûreté pour toutes les entités réglementées.

Ces activités ont aidé :

- les intervenants à se conformer aux exigences de sûreté pour le mode maritime;
- à renforcer la posture de sûreté<sup>21</sup> de l'industrie maritime;
- Optimiser le rendement global du programme d'inspection réglementaire, en concentrant les ressources sur les domaines présentant les risques les plus élevés, comme suit :
  - en ajustant la matrice d'évaluation des risques servant à évaluer le risque de non-conformité des navires étrangers;
  - en portant notre attention vers les inspections des entités canadiennes posant un risque plus élevé et, plus particulièrement, les cas où il y avait un historique de non-conformité;
- Rédiger un cadre de politique pour les [Centres des opérations de la sûreté maritime](#)<sup>clx</sup> (COSM), afin de mener à bien leur transition de l'état de projet à celui de programme continu. La politique établit le cadre de gouvernance pour la partie des COSM relevant de Transports Canada et est en voie d'approbation finale. De plus, des négociations se poursuivent avec les autres ministères participant aux COSM, en vue d'élaborer un modèle de gouvernance durable pour le programme.

En ce qui concerne la « Progression, en partenariat avec la [Garde côtière des États-Unis](#), de la mise en œuvre de [l'Initiative de résilience du commerce maritime](#)<sup>clxi</sup> pour le Canada et les É.-U. dans le cadre du plan d'action Par-delà la frontière, dans les régions du Pacifique, des Grands Lacs et de l'Atlantique », nous avons demeuré en contact étroit avec la Garde côtière des États-Unis, afin d'examiner les options possibles de collaboration dans l'avenir.

#### 2016-2017 Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
12 950 665	12 950 665	12 132 442	11 490 828	1 459 837

#### 2016-2017 Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) – Pour le programme

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
116	100	16

<sup>21</sup> La « posture de sûreté » est essentiellement la capacité globale d'une entité de prévenir et de détecter les incidents de sûreté, d'intervenir en cas d'incident de sûreté et de se rétablir à la suite d'un tel incident. Cette expression englobe tous les aspects, allant de la planification à la mise en œuvre du plan de sûreté. Nos activités de surveillance visent à nous assurer que les entités réglementées ont mis en place un plan et le mettent en œuvre.

## Résultats atteints – Pour le programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date de réalisation	Résultats réels 2016-2017	Résultats réels 2015-2016	Résultats réels 2014-2015
<b>3.7 Sûreté maritime</b>						
L'industrie a confiance dans le système de sûreté maritime du Canada	Pourcentage de l'industrie qui indique qu'elle a confiance dans le système de sûreté maritime du Canada  (Amélioration = augmentation)	80 %	mars 2017	80 %	80 %	80 %

Les renseignements sur les programmes à un niveau inférieur de Transports Canada sont disponibles sur [notre site Web](#) ainsi que dans l'[InfoBase du SCT](#).

### Programme 3.8 : Sûreté du transport terrestre et intermodal

**Description :** Le Programme de la sûreté du transport terrestre et intermodal, en s'appuyant sur la [Loi sur la sécurité ferroviaire](#), de la [Loi sur les ponts et tunnels internationaux](#) et de la [Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses](#), élabore, gère et supervise les politiques, les cadres réglementaires et volontaires, les normes ainsi que les documents directeurs nécessaires à la conduite sûre des activités liées au transport terrestre et intermodal. Le Programme encourage la sûreté du réseau de transport terrestre et intermodal au Canada.

### Résultats

Dans le Rapport sur les plans et les priorités 2016-2017 de Transports Canada, le [Programme Sûreté du transport terrestre et intermodal](#), ainsi que nos sous-programmes à un niveau inférieur, a permis de relever un certain nombre de principaux points saillants. Au cours de l'exercice 2016-2017, les réalisations suivantes ont été accomplies dans le cadre de notre programme pendant que nous faisons ce qui suit :

- Afin de renforcer la sûreté du transport ferroviaire de passagers, nous avons lancé un processus d'élaboration réglementaire axé sur le risque, comprenant l'analyse de diverses options et la tenue de consultations préliminaires avec les intervenants clés de l'industrie du transport ferroviaire de passagers;
- Apporter des améliorations au [Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses](#)<sup>clxii</sup> proposé, après avoir pris en compte les commentaires des intervenants de l'industrie;
- Élaborer et commencé à suivre un plan de surveillance et d'inspection axé sur le risque, prenant en compte :
  - les produits de renseignements du gouvernement du Canada et de Transports Canada;
  - les données de l'industrie (p. ex. le nombre de passagers, le type et la quantité de marchandises transportées par chemin de fer, etc.);
- Travailler avec l'industrie pour apporter des améliorations à l'égard des questions de sûreté du transport terrestre et intermodal, dans le cadre de processus d'engagement réguliers, y compris :

- l'[Association des chemins de fer du Canada](#)<sup>clxiii</sup>;
- la réunion du Comité des protocoles d'entente sur les ponts et tunnels internationaux.

### 2016-2017 Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
4 586 439	4 586 439	5 251 516	5 105 315	(518 876)

### 2016-2017 Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) – Pour le programme

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
40	41	(1)

### Résultats atteints – Pour le programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement <sup>22</sup>	Cible	Date de réalisation	Résultats réels 2016-2017	Résultats réels 2015-2016	Résultats réels 2014-2015
<b>3.8 Sûreté du transport terrestre et intermodal</b>						
Les signataires respectent les modalités des cadres volontaires	Pourcentage de signataires qui ont reçu une lettre de non-conformité (Amélioration = diminution)	10 %	mars 2017	0 %	0 %	0 %

Les renseignements sur les programmes à un niveau inférieur de Transports Canada sont disponibles sur [notre site Web](#) ainsi que dans l'[InfoBase du SCT](#).

### Programme 3.9 : Sécurité et sûreté multimodale

**Description :** Le Programme de sécurité et sûreté multimodale contribue aux politiques et aux normes qui servent à rehausser la sécurité et la sûreté dans plus d'un mode de transport (par exemple, grâce à des services ministériels d'application de la loi, à des systèmes de gestion intégrés et à des évaluations de renseignements). Ce Programme offre également une formation technique aux inspecteurs et aux experts techniques afin d'obtenir et de maintenir les compétences requises, pour être en mesure de respecter et même de dépasser les normes nationales uniformes. En dernier lieu, ce Programme prépare et coordonne les interventions en cas de menaces émergentes visant la sécurité et la sûreté, et de situations qui pourraient avoir des répercussions sur le réseau national des transports ou le Ministère.

<sup>22</sup> **REMARQUE :** Pour le Rapport sur les résultats ministériels 2017-2018, cet indicateur sera remplacé par « Pourcentage des signataires qui ont mené des exercices au cours du cycle de trois ans (Amélioration = augmentation) », et la cible, par « 90 % au cours du cycle de trois ans; cible annuelle de 30 % ».



## Résultats

Dans le Rapport sur les plans et les priorités 2016-2017 de Transports Canada, le [Programme Sécurité et sûreté multimodale](#), ainsi que nos sous-programmes à un niveau inférieur, a permis de relever un certain nombre de principaux points saillants. Au cours de l'exercice 2016-2017, les réalisations suivantes ont été accomplies dans le cadre de notre programme pendant que nous faisons ce qui suit :

- Améliorer l'harmonisation et l'application des régimes d'inspection, de surveillance et d'application des lois nationaux axés sur le risque, en faisant ce qui suit :
  - en renforçant les explications relatives à la manière d'identifier les risques (internes et externes), dans le cadre de la mise à jour de notre plan de surveillance ou d'inspection;
  - en élaborant un tableau de bord sur l'exécution de programme, fournissant des mises à jour sur l'environnement de risque et portant sur ce qui suit :
    - la mise en œuvre globale du plan de surveillance/d'inspection;
    - les dépenses cumulatives;
    - les sujets de préoccupation relatifs aux taux de conformité et aux constatations de la surveillance/des inspections;
  - en produisant des normes ministérielles d'application de la loi pour tous les modes (c.-à-d. transport aérien, transport des marchandises dangereuses, etc.);
- Appuyer la mesure normalisée du rendement d'un cadre stratégique multimodal pour la promotion et la surveillance des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) et des systèmes de gestion de la sûreté (SGSu) pour tous les modes de transport, en faisant ce qui suit :
  - en prenant en compte les résultats de la « Vérification interne des pratiques de surveillance des systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté » de février 2017, en intégrant les engagements de notre équipe de direction au plan de réponse de la direction approuvé;
  - en améliorant les directives et les exigences d'évaluation du rendement pour toutes les exigences de SGS/SGSu prévues actuellement par les règlements sur le transport aérien, ferroviaire et maritime;
- Continuer d'apporter des améliorations aux processus et aux méthodes de production des habilitations de sécurité, en faisant ce qui suit :
  - en renforçant l'intégrité et la sûreté de l'infrastructure de transport, en mettant en œuvre l'initiative d'examen en continu, un outil technologique d'atténuation des risques visant à faire ce qui suit :
    - réduire les menaces internes (c.-à-d. les personnes liées au crime organisé ou associées à des criminels, qui posent une menace importante compte tenu de leurs connaissances et de leur accès), en identifiant les menaces immédiates en temps réel (toutes les 24 heures);
    - passer au crible toute la base de données de travailleurs pour l'habilitation de sécurité en matière de transports (HST), en la comparant à la base de données nationale du [Centre d'information de la police canadienne](#)<sup>clxiv</sup> sur les accusations au criminel et les déclarations de culpabilité. Si l'on dépose de nouvelles accusations au criminel contre une personne, nous le savons presque immédiatement et nous pouvons agir rapidement pour évaluer les menaces connexes pour la sécurité et prendre les mesures appropriées;

- en favorisant des possibilités économiques, en traitant les demandes d'HST dans un délai convenable. Cela a pour effet de réduire les coûts pour les aéroports et les employeurs, étant donné qu'ils doivent fournir une escorte pour les employés qui utilisent un laissez-passer temporaire en attendant d'obtenir leur pleine habilitation de sécurité;
- en contribuant à la sécurité et à la commodité des voyageurs par ce qui suit :
  - les efforts de notre Programme de filtrage de sécurité pour communiquer avec les organismes de sûreté partenaires, lesquels ont permis d'identifier davantage de candidats comme posant des risques possibles pour la sécurité;
  - les discussions de notre Programme de filtrage de sécurité avec les administrations aéroportuaires concernant un projet pilote visant à imposer des limites ou des restrictions aux personnes détenant une [carte d'identité pour les zones réglementées](#)<sup>clxv</sup> temporaire;
- en réalisant des gains d'efficacité opérationnelle, en faisant ce qui suit :
  - en rationalisant les processus automatisés de filtrage de sécurité existants;
  - en continuant de chercher des solutions technologiques pour moderniser le processus de demande et réduire les activités à forte main-d'œuvre;
- Dans le cadre de la modernisation des Affaires réglementaires de notre ministère, nous avons élaboré de meilleurs processus et politiques pour accroître la cohérence, l'efficacité et l'efficacité du processus réglementaire, y compris l'établissement de ce qui suit :
  - une approche d'équipe à l'élaboration des règlements, notamment en jumelant nos responsables de l'élaboration de règlements à des experts en matière de conception et d'exécution de programme;
  - un cadre de responsabilisation clair (c.-à-d. « qui fait quoi ») et des systèmes de gestion du contrôle de la qualité (c.-à-d. des inspections, des vérifications et des activités d'amélioration continue de la qualité);
  - des politiques réglementaires ministérielles nouvelles/mises à jour sur divers sujets pertinents (p. ex. l'incorporation par renvoi, le choix de l'instrument, et l'ouverture et la transparence);
- Renforcer et améliorer la surveillance du réseau de transport canadien par la Directive sur la surveillance de la sécurité et de la sûreté de Transports Canada<sup>23</sup>, en faisant ce qui suit :
  - en élaborant une méthode commune d'établissement des coûts pour la surveillance ou l'inspection, dans les buts suivants :
    - faciliter l'analyse horizontale (c.-à-d. pour plusieurs programmes);
    - soutenir les initiatives de recouvrement des coûts;
  - en améliorant le plan national de surveillance ou d'inspection, dans les buts suivants :
    - inclure toutes les activités de surveillance ou d'inspection d'une manière conforme aux coûts connexes;
    - offrir des possibilités de correction du cap en cours d'exercice et d'évaluation d'impact en fin d'exercice;

---

<sup>23</sup> La Directive sur la surveillance de la sécurité et de la sûreté de Transports Canada soutient et renforce l'uniformité interne, afin que les mécanismes internes existants permettent d'offrir un service plus uniforme, plus clair, plus efficace et plus mesurable aux Canadiennes et Canadiens.

- en menant l'intervention à la suite de plusieurs incidents de transport aérien, terrestre et maritime, et d'urgences nationales, comme les feux de forêt en Alberta au printemps 2016, pour lesquels le Centre d'intervention national de nos opérations de préparatifs d'urgence 24/7<sup>24</sup> a offert un soutien relatif à la surveillance, aux rapports et à l'activation aux intervenants de l'industrie et aux partenaires fédéraux externes;
- en menant des exercices, et des activités de formation et de planification d'urgence, pour nous assurer d'avoir un niveau de préparation adéquat à notre ministère;
- Élaborer des programmes de formation modaux et multimodaux normalisés supplémentaires pour les inspecteurs et élargi leur prestation, en faisant ce qui suit :
  - en concevant, en élaborant et en mettant en œuvre un cours sur les notions de base de l'application de la loi et de la surveillance multimodales, y compris une composante d'apprentissage en ligne;
  - en offrant des services d'apprentissage en ligne pour le cours de Transports Canada sur l'[Arrêté d'urgence n° 8 visant l'utilisation des modèles réduits d'aéronefs](#)<sup>clxvi</sup> aux inspecteurs et aux policiers de partout au pays. Cela contribuera à garantir qu'ils soient conscients de la nouvelle réglementation et, plus particulièrement, qu'ils connaissent les conditions dans lesquelles le vol de modèles réduits d'aéronefs est autorisé et celles dans lesquelles il ne l'est pas;
  - en concevant, en élaborant et en lançant des cours d'apprentissage en ligne multimodaux pour ce qui suit :
    - Systèmes de commandement des Interventions (SCI);
    - Lois et règlements;
    - Santé et sécurité au travail (SST);
    - Systèmes juridiques et gouvernementaux du Canada;
    - Responsabilité de l'État et l'obligation de loyauté;
    - Séance d'orientation sur la surveillance de la sécurité et de la sûreté;
    - Directive sur la surveillance de la sécurité et de la sûreté;
  - en effectuant des analyses sur les besoins en matière de formation à l'égard de l'élaboration réglementaire, des agents des opérations (Centre d'intervention), de la gestion des cas importants et de la santé et la sécurité au travail pour le transport multimodal;
  - en appuyant le projet de mobilité des inspecteurs (c.-à-d. l'utilisation de tablettes pendant les voyages), en concevant un guide de référence sur les appareils mobiles dans un format convenant à l'apprentissage en ligne;
  - en élaborant des applications complémentaires pour suivre et mesurer la formation de base obligatoire des inspecteurs, leur permettant ainsi de remplir leurs fonctions.

## Leçons apprises

Nous avons appris que, bien que les efforts de notre Programme de filtrage de sécurité pour communiquer avec les organismes de sûreté partenaires nous aient permis d'identifier et de filtrer davantage de candidats posant des risques possibles pour la sécurité, cela a également entraîné certains défis, y compris les suivants :

- Les pressions supplémentaires liées à ces enquêtes;

<sup>24</sup> 24/7 = 24 heures sur 24, 7 jours sur 7.

- La charge de travail supplémentaire imposée à nos niveaux de ressources disponibles ou inchangés.

### 2016-2017 Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
11 363 639	11 363 639	19 018 520	17 742 722	(6 379 083)

### 2016-2017 Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) – Pour le programme

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
118	159	(41)

### Résultats atteints – Pour le programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date de réalisation	Résultats réels 2016-2017	Résultats réels 2015-2016	Résultats réels 2014-2015
<b>3.9 Sécurité et sûreté multimodale</b>						
Les questions relatives à la sécurité et à la sûreté des transports sont gérées de manière uniforme pour tous les modes de transport	Pourcentage des activités multimodales terminées avec succès à l'appui des priorités ministérielles  (Amélioration = augmentation)	80 %	Mars 2017	90 %	S.O.	S.O.

Les renseignements sur les programmes à un niveau inférieur de Transports Canada sont disponibles sur [notre site Web](#) ainsi que dans l'[InfoBase du SCT](#).

## Programme 4 : Services internes<sup>25</sup>

**Description :** On entend par Services internes les groupes d'activités et de ressources connexes que le gouvernement fédéral considère comme des services de soutien aux programmes ou qui sont requis pour respecter les obligations d'une organisation. Les Services internes renvoient aux activités et aux ressources de 10 catégories de services distinctes qui soutiennent l'exécution de programmes dans l'organisation, sans égard au modèle de prestation des Services internes du Ministère. Les 10 catégories de service sont : services de gestion et de surveillance<sup>26</sup>, services des communications, services juridiques, services de gestion des ressources humaines, services de gestion de l'information, services

<sup>25</sup> L'information sur la mesure du rendement n'est pas fournie, car le [Secrétariat du Conseil du Trésor](#) élabore en ce moment un cadre pangouvernemental uniformisé de mesure du rendement des services internes.

<sup>26</sup> Les groupes de services suivants font partie des Services de gestion et de surveillance : Politique stratégique et relations intergouvernementales, Services à la haute direction, Planification et rapports ministériels, Vérification interne, Évaluation, Bureau de l'intégrité, Gouvernance des sociétés d'État et Gestion interne.

des technologies de l'information, services de gestion des finances, services de gestion des biens, services de gestion du matériel et services de gestion des acquisitions.

## Résultats

Dans le Rapport sur les plans et les priorités 2016-2017 de Transports Canada, les [Services internes](#) ont permis de relever un certain nombre de principaux points saillants. Au cours de l'exercice 2016-2017, les réalisations suivantes ont été accomplies dans le cadre de notre programme pendant que nous faisons ce qui suit :

- Renforcer les processus de gouvernance, de gestion des risques et de contrôle de notre ministère, en réponse aux recommandations faites par un conseiller indépendant du [Secrétariat du Conseil du Trésor](#), dans le cadre du exercice d'évaluation approfondie;
- Embaucher un cabinet d'experts-comptables pour effectuer une évaluation de nos contrôles au niveau de l'entité<sup>27</sup>. L'évaluation a permis de conclure que les contrôles clés étaient présents et fonctionnels, et qu'ils fonctionnaient généralement efficacement;
- Renforcer nos processus de surveillance et de rapport en matière de gestion financière, y compris ce qui suit :
  - un processus de planification plus rigoureux;
  - un établissement de rapports amélioré;
  - un nouveau Comité de gestion des ressources assurant la surveillance et formulant des recommandations pour toutes les questions budgétaires et financières;
- Lancer une approche progressive pour suivre la [Nouvelle orientation en dotation](#)<sup>clxvii</sup> de la Commission de la fonction publique. Au printemps 2017, Transports Canada a approuvé l'adoption des exigences liées à ce qui suit :
  - les domaines dans lesquels nous pouvons sélectionner des candidats;
  - les recours aux processus annoncés et non annoncés;
  - ce que nous devons formuler une fois que nous avons pris une décision en matière de sélection pour doter un poste;
- Appuyer le plan d'action de notre ministère en réponse au Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux, afin de nous concentrer sur une culture renforcée de respect et de civilité en milieu de travail, la prévention du harcèlement et des pratiques améliorées de gestion du rendement des employés, en faisant ce qui suit :
  - en lançant :
    - une page sur le « respect et le mieux-être » sur l'intranet de notre ministère, en fournissant un certain nombre d'outils, comme les suivants :
      - de l'aide à l'égard des procédures en matière de harcèlement pour nos employés;
      - des scénarios pour la prévention du harcèlement;
      - des stratégies pour gérer les conversations difficiles;
    - un guide de discussion sur la civilité pour aider à susciter des conversations à l'intérieur des équipes de travail, afin de favoriser la sensibilisation à la civilité et au respect en milieu de travail;

<sup>27</sup> Les contrôles au niveau de l'entité sont les contrôles internes qui aident à garantir que les directives de la direction concernant l'ensemble de l'organisation soient mises en œuvre. De plus, ces contrôles font partie d'une approche descendante pour comprendre les risques auxquels l'organisation fait face.

- en ajoutant un engagement envers la civilité pour les gestionnaires et les employés à toutes les ententes de rendement de nos employés;
- Achever et lancé le Répertoire de données ouvertes, qui a profité aux Canadiens, par l'augmentation de la diffusion de données sur les transports dans le cadre de la publication de 22 ensembles de données sur le site Web [ouvert.canada.ca](http://ouvert.canada.ca)<sup>clxviii</sup>;
- Dans le cadre de Destination 2020, nous avons lancé un projet d'investissement pour la transformation des applications mobiles, qui nous permettra de fournir à tous les 1 400 inspecteurs de notre ministère ce qui suit :
  - la possibilité de saisir les données d'inspection une seule fois, éliminant ainsi le dédoublement du travail administratif lié à l'exécution des activités d'inspection réglementaires;
  - la gestion des données en temps réel;
- Continuer de travailler à améliorer l'efficacité et la capacité des systèmes de gestion de l'information, afin d'assurer l'exhaustivité et l'uniformité des données, en faisant ce qui suit :
  - en travaillant au projet pluriannuel de rationalisation et d'architecture de système, visant à réduire le nombre d'applications et à augmenter l'intégration entre celles restantes, par l'introduction d'une approche moderne et uniforme pour la mise en œuvre et le soutien des applications;
  - en intégrant les exigences d'« ouverture par défaut » de la Directive sur le gouvernement ouvert à la planification et à l'analyse de système, afin que les applications futures puissent échanger et réutiliser plus facilement les renseignements/les données;
  - en achevant une mise à niveau du Système de gestion des dossiers, des documents et de l'information (SGDDI) de Transports Canada (TC), pour permettre le stockage des documents Protégé B;
- Nous nous sommes positionnés pour pouvoir nous adapter à la stratégie de planification du gouvernement du Canada pour la transformation des services administratifs, y compris ce qui suit :
  - **L'Initiative de transformation des services de courriel** : Nous nous sommes préparés pour la migration de nos plus de 6 000 comptes vers le nouveau système de courrier électronique en 2016-2017. Toutefois, la migration a été retardée par Services partagés Canada et une nouvelle date de migration n'a pas encore été fixée;
  - **Mes RHGC** : Nous avons effectué un exercice de conformité aux normes<sup>28</sup> et obtenu les fonds nécessaires pour la phase de planification du projet. En 2016-2017, le [Bureau du dirigeant principal des ressources humaines](#)<sup>clxix</sup> (BDPRH) et [Services publics et Approvisionnement Canada](#) ont signalé un changement dans l'approche organisationnelle pour la mise en œuvre de Mes RHGC à l'échelle du gouvernement. Par conséquent, nous avons délibérément retardé la mise en œuvre de Mes RHGC, et nous travaillons plutôt à apporter des mises à niveau critiques à notre système actuel. La planification opérationnelle pour 2017-2018 dépendra de la nouvelle orientation que le BDPRH souhaitera suivre à l'égard de Mes RHGC;

---

<sup>28</sup> Exercice de conformité aux normes : un exercice visant à comparer la manière dont nos processus opérationnels sont gérés dans notre système actuel à la manière dont ils le seront une fois que le nouveau système sera mis en œuvre. Il ne s'agit pas uniquement d'une comparaison entre les systèmes de technologie de l'information (TI), étant donné que les opérations dans leur ensemble sont examinées, ainsi que la manière dont elles sont gérées dans les systèmes de TI.

- **SAP (Finances)** : La migration vers SAP demeure une [vision à long terme du Bureau du contrôleur général](#)<sup>clxx</sup>, donc il est peu probable que la planification d'une migration de TC vers SAP commence avant 2020. À titre de solution provisoire, nous avons mis à niveau Oracle eBusiness Suite à la version la plus récente, afin de nous assurer :
  - de rester à jour sur le plan technologique et de continuer de pouvoir répondre aux besoins ministériels;
  - de continuer de recevoir les services de soutien du fournisseur.
- **Migration vers Canada.ca** : Nous avons commencé à effectuer la migration des pages Web de Transports Canada vers le site Web Canada.ca au mois de septembre 2016, et nous sommes en voie de respecter l'échéance pour la migration complète prévue au mois de décembre 2017.

#### 2016-2017 Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales (pouvant être utilisées)	Dépenses réelles (autorisations utilisées)	Écart (prévues moins réelles)
147 193 676	147 193 676	166 387 615	155 470 585	(8 276 909)

#### 2016-2017 Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) – Pour le programme

Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
1 157	1 085	72



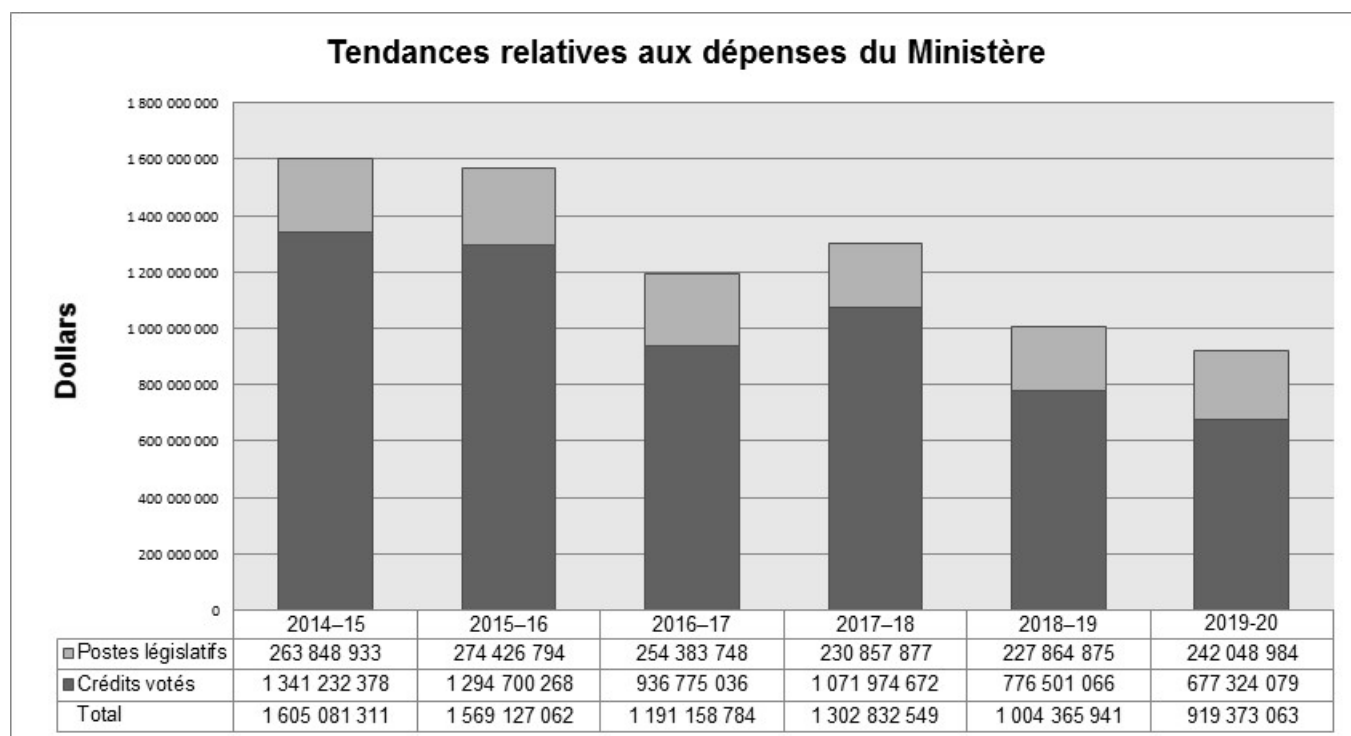


## Analyse des tendances en matière de dépenses et de ressources humaines

### Dépenses réelles

Le tableau ci-dessous présente un sommaire des ressources financières budgétaires totales de notre ministère pour l'exercice 2016-2017. Pour obtenir de plus amples renseignements sur les ressources financières, y compris les rajustements, veuillez consulter le [site Web de Transports Canada](#)<sup>clxxi</sup>.

Figure 2 : Tendances relatives aux dépenses du ministère



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

Budget principal des dépenses 2016-2017	Dépenses prévues 2016-2017	Autorisations totales pouvant être utilisées 2016-2017	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2016-2017)	Écart (prévues moins réelles)
1 265 907 597	1 265 907 597	1 451 727 063	1 191 158 784	74 748 813

Le tableau ci-dessous présente (en dollars) :

- les dépenses ministérielles réelles totales pour tous les programmes pour 2016-2017 et les dépenses pour les deux exercices précédents;
- les dépenses prévues pour 2017-2018 et 2018-2019, par programme, à l'appui de chaque résultat stratégique.

Nom du programme et numéro	Dépenses réelles 2014-2015 <sup>29</sup> (Autorisations utilisées)	Dépenses réelles 2015-2016 (Autorisations utilisées)	Budget principal des dépenses 2016-2017	Dépenses prévues 2016-2017	Autorisations totales pouvant être utilisées 2016-2017	Dépenses réelles 2016-2017	Dépenses prévues 2017-2018	Dépenses prévues 2018-2019
<b>Résultat stratégique 1 (RS1) : Un réseau de transport efficace</b>								
1.1 Cadres qui appuient le marché des transports	28 290 806	26 968 971	21 711 678	21 711 678	25 071 391	22 863 304	23 746 340	23 297 118
1.2 Portes d'entrée et corridors	448 362 484	405 981 642	259 603 003	259 603 003	259 532 214	158 636 456	114 474 688	6 655 700
1.3 Infrastructures de transport	455 366 393	412 254 667	415 437 562	415 437 562	477 401 056	407 475 290	488 050 696	357 400 599
<b>RS1 Total :</b>	<b>932 019 683</b>	<b>845 205 279</b>	<b>696 752 243</b>	<b>696 752 243</b>	<b>762 004 661</b>	<b>588 975 050</b>	<b>626 271 724</b>	<b>387 353 417</b>
<b>Résultat stratégique 2 (RS2) : Un réseau de transport respectueux de l'environnement</b>								
2.1 Air pur – Transport	24 011 027	16 606 208	12 017 045	12 017 045	34 380 387	21 245 675	27 911 832	2 093 342
2.2 Eau propre – Transport	24 421 705	26 686 601	29 181 758	29 181 758	27 036 666	24 307 579	18 410 376	15 245 705
2.3 Gérance de l'environnement – Transport	44 745 522	42 227 322	13 132 224	13 132 224	61 411 655	35 517 316	56 475 221	41 368 281
<b>RS2 Total :</b>	<b>93 178 254</b>	<b>85 520 131</b>	<b>54 331 027</b>	<b>54 331 027</b>	<b>122 828 708</b>	<b>81 070 570</b>	<b>102 797 429</b>	<b>58 707 328</b>
<b>Résultat stratégique 3 (RS3) : Un réseau de transport sécuritaire et sûr</b>								
3.1 Sécurité aérienne	188 941 065	181 487 089	179 090 581	179 090 581	176 170 682	160 176 146	185 527 899	188 785 608

<sup>29</sup> En 2014-2015, le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires a été transféré sous le sous-programme 1.3.1.3 du programme 1.3, Soutien aux petits aérodromes (Infrastructure de transport).

2016-2017 Rapport sur les résultats ministériels

Nom du programme et numéro	Dépenses réelles 2014-2015 <sup>29</sup> (Autorisations utilisées)	Dépenses réelles 2015-2016 (Autorisations utilisées)	Budget principal des dépenses 2016-2017	Dépenses prévues 2016-2017	Autorisations totales pouvant être utilisées 2016-2017	Dépenses réelles 2016-2017	Dépenses prévues 2017-2018	Dépenses prévues 2018-2019
3.2 Sécurité maritime	69 847 859	66 315 354	56 814 328	56 814 328	63 914 519	60 034 090	55 107 933	52 515 676
3.3 Sécurité ferroviaire	35 333 175	110 551 604	35 124 187	35 124 187	38 003 423	32 879 827	52 895 273	53 204 372
3.4 Sécurité des véhicules automobiles	25 940 392	23 671 193	22 077 988	22 077 988	27 872 261	24 739 225	30 597 609	20 405 326
3.5 Transport des marchandises dangereuses	22 740 646	26 620 570	15 841 719	15 841 719	31 095 107	27 864 018	38 374 885	40 745 822
3.6 Sûreté aérienne	32 722 389	29 041 124	29 781 105	29 781 105	27 047 609	25 610 408	29 541 304	29 151 327
3.7 Sûreté maritime	14 429 160	12 260 662	12 950 665	12 950 665	12 132 442	11 490 828	13 123 176	13 021 025
3.8 Sûreté du transport terrestre et intermodal	5 096 531	5 049 956	4 586 439	4 586 439	5 251 516	5 105 315	6 510 672	6 515 851
3.9 Sécurité et sûreté multimodale	19 315 574	19 771 237	11 363 639	11 363 639	19 018 520	17 742 722	12 017 844	11 748 001
<b>RS3 Total :</b>	<b>414 366 791</b>	<b>474 768 789</b>	<b>367 630 651</b>	<b>367 630 651</b>	<b>400 506 079</b>	<b>365 642 579</b>	<b>423 696 595</b>	<b>416 093 008</b>
<b>Programme 4 (SI) : Services internes</b>								
<b>SI Total:</b>	<b>165 516 583</b>	<b>163 632 863</b>	<b>147 193 676</b>	<b>147 193 676</b>	<b>166 387 615</b>	<b>155 470 585</b>	<b>150 066 801</b>	<b>142 212 188</b>
<b>TOTAL<sup>30</sup> :</b>	<b>1 605 081 311</b>	<b>1 569 127 062</b>	<b>1 265 907 597</b>	<b>1 265 907 597</b>	<b>1 451 727 063</b>	<b>1 191 158 784</b>	<b>1 302 832 549</b>	<b>1 004 365 941</b>

<sup>30</sup> Les chiffres ayant été arrondis, le total des colonnes peut ne pas être exact.

## Ressources humaines réelles

Le tableau suivant résume les ressources humaines totales de Transports Canada (équivalents temps plein - ETP) pour l'exercice 2016-2017.

Prévu 2016-2017	Réel 2016-2017	Écart (prévues moins réelles)
5 072	4 815	257

Sommaire des ressources humaines pour les programmes et les Services internes (équivalents temps plein ou ETP)

Programmes et Services internes	Réels 2014- 2015	Réels 2015- 2016	Prévus 2016- 2017	Réels 2016- 2017	Prévus 2017- 2018	Prévus 2018- 2019
<b>Résultat stratégique 1 (RS1) : Un réseau de transport efficace</b>						
1.1 Cadres qui appuient le marché des transports	157	173	158	158	163	163
1.2 Portes d'entrée et corridors	47	33	19	14	15	3
1.3 Infrastructures de transport	240	251	217	222	213	211
<b>RS1 Total :</b>	<b>444</b>	<b>457</b>	<b>394</b>	<b>394</b>	<b>391</b>	<b>377</b>
<b>Résultat stratégique 2 (RS2) : Un réseau de transport respectueux de l'environnement</b>						
2.1 Air pur – Transport	64	64	15	62	90	17
2.2 Eau propre – Transport	71	96	82	78	60	59
2.3 Gérance de l'environnement – Transport	127	123	115	108	140	126
<b>RS2 Total :</b>	<b>262</b>	<b>283</b>	<b>212</b>	<b>248</b>	<b>290</b>	<b>202</b>
<b>Résultat stratégique 3 (RS3) : Un réseau de transport sécuritaire et sûr</b>						
3.1 Sécurité aérienne	1 487	1 568	1 732	1 470	1 733	1 733
3.2 Sécurité maritime	579	608	553	554	558	553
3.3 Sécurité ferroviaire	190	212	208	190	270	271
3.4 Sécurité des véhicules automobiles	78	81	109	79	132	107
3.5 Transport des marchandises dangereuses	172	228	146	246	286	289
3.6 Sûreté aérienne	265	269	287	249	287	287
3.7 Sûreté maritime	112	111	116	100	116	116
3.8 Sûreté du transport terrestre et intermodal	37	43	40	41	57	57
3.9 Sécurité et sûreté multimodale	162	177	118	159	125	125
<b>RS3 Total :</b>	<b>3 082</b>	<b>3 297</b>	<b>3 309</b>	<b>3 088</b>	<b>3 564</b>	<b>3 538</b>
<b>Programme 4 (SI) : Services internes</b>						
<b>SI Total :</b>	<b>1 188</b>	<b>1 226</b>	<b>1 157</b>	<b>1 085</b>	<b>1 189</b>	<b>1 173</b>
<b>TOTAL :</b>	<b>4 976</b>	<b>5 263</b>	<b>5 072</b>	<b>4 815</b>	<b>5 434</b>	<b>5 290</b>

Le nombre d'ETP à Transports Canada (TC) a atteint son niveau le plus élevé en 2015-2016, alors qu'il était de 5 263 ETP. À ce moment-là, nous avons identifié le risque de dépasser notre budget de fonctionnement, donc nous avons pris un certain nombre de mesures pour nous assurer de respecter nos crédits délégués. Grâce à des contrôles stricts touchant les embauches et la restriction des dépenses de fonctionnement, nous avons été en mesure de contenir et de gérer la situation. Un Conseil de gestion de la dotation, mis sur pied au mois d'octobre 2015, a surveillé toutes les activités de dotation en vue de s'assurer, par la gestion de l'attrition, que d'ici le 31 mars 2017, les niveaux de dotation (et de salaire) seraient viables à la fois financièrement et opérationnellement.

Les renseignements prévus sur les ETP qui se trouvent dans notre Rapport sur les résultats ministériels (5 434 ETP en 2017-2018) sont fondés principalement sur les renseignements des exercices antérieurs et les décisions gouvernementales ayant pour effet d'augmenter (p. ex. les nouveaux programmes) ou de diminuer (des modifications du mandat ou des priorités) le nombre d'ETP à TC.

### Dépenses par crédit voté

Afin d'obtenir des renseignements sur les crédits organisationnels de Transports Canada, veuillez consulter les [Comptes publics du Canada de 2017](#)<sup>clxxii</sup>.

### Harmonisation des dépenses avec le secteur de dépenses du cadre pangouvernemental

Dépenses réelles de 2016-2017 par secteur de dépenses du [cadre pangouvernemental](#) (en dollars)

Programme	Secteur de dépenses	Secteur d'activités du gouvernement du Canada	Dépenses réelles 2016-2017
Cadres qui appuient le marché des transports	Affaires économiques	Un marché équitable et sécurisé	22 863 304
Portes d'entrée et corridors	Affaires économiques	Une croissance économique forte	158 636 456
Infrastructures de transport	Affaires économiques	Une croissance économique forte	407 475 290
Air pur – Transport	Affaires économiques	Un environnement propre et sain	21 245 675
Eau propre – Transport	Affaires économiques	Un environnement propre et sain	24 307 579
Gérance de l'environnement – Transport	Affaires économiques	Un environnement propre et sain	35 517 316
Sécurité aérienne	Affaires sociales	Un Canada sécuritaires et sécurisées	160 176 146
Sécurité maritime	Affaires sociales	Un Canada sécuritaires et sécurisées	60 034 090
Sécurité ferroviaire	Affaires sociales	Un Canada sécuritaires et sécurisées	32 879 827

Programme	Secteur de dépenses	Secteur d'activités du gouvernement du Canada	Dépenses réelles 2016-2017
Sécurité des véhicules automobiles	Affaires sociales	Un Canada sécuritaires et sécurisées	24 739 225
Transport des marchandises dangereuses	Affaires sociales	Un Canada sécuritaires et sécurisées	27 864 018
Sûreté aérienne	Affaires sociales	Un Canada sécuritaires et sécurisées	25 610 408
Sûreté maritime	Affaires sociales	Un Canada sécuritaires et sécurisées	11 490 828
Sûreté du transport terrestre et intermodal	Affaires sociales	Un Canada sécuritaires et sécurisées	5 105 315
Sécurité et sûreté multimodale	Affaires sociales	Un Canada sécuritaires et sécurisées	17 742 722

### Total des dépenses par secteur de dépenses (en dollars)

Secteur de dépenses	Total des dépenses prévues	Total des dépenses réelles
Affaires économiques	751 083 270	670 045 620
Affaires sociales	367 630 651	365 642 579
Affaires internationales	0	0
Affaires gouvernementales	0	0

### Tendances relatives aux dépenses du ministère

La figure 2, comme indiqué dans la section «Dépenses réelles» ci-dessus, montre le profil des dépenses de Transports Canada de 2014-2015 à 2019-2020. Le profil affiche des dépenses :

- de 1 605 millions de dollars en 2014-2015;
- de 1 569 millions de dollars en 2015-2016;
- de 1 192 millions de dollars en 2016-2017.

Nous pouvons attribuer la plus grande partie de la diminution depuis 2014-2015 à une réduction des dépenses pour une des grandes initiatives de notre ministère, le [Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers](#), à des dépenses pour des initiatives ponctuelles comme l'achat d'un traversier (2014-2015) et aux coûts liés à un règlement à l'amiable (2015-2016).

Les dépenses prévues de notre ministère :

- ont augmentée à 1 303 millions de dollars en 2017-2018;
- puis ont diminué à :
  - 1 004 millions de dollars en 2018-2019;
  - et à 865 millions de dollars en 2019-2020.

L'augmentation de 2016-2017 à 2017-2018 est principalement attribuable à une augmentation des dépenses prévues pour des initiatives comme l'initiative sur l'infrastructure fédérale et le

Programme de transfert des installations portuaires.

Dans l'ensemble, les dépenses prévues diminuent après 2017-2018, en raison, principalement, de réductions des dépenses prévues pour les initiatives ci-dessous, qui arriveront à échéance :

- [L'Initiative des corridors de commerce et de transport](#);
- [Le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers](#);
- L'Initiative fédérale liée aux infrastructures;
- [Les Initiatives de transports propres de prochaine génération](#)<sup>clxxxiii</sup>;
- [Le Programme de transfert des installations portuaires](#).

**Remarque :** Les dépenses prévues pour les exercices futurs correspondent au [Plan ministériel 2017-2018](#)<sup>clxxxiv</sup> et ne comprennent pas les fonds reçus dans le cadre du [Budget 2017](#). Depuis la publication du Plan ministériel, nous avons reçu des fonds supplémentaires de 195 millions de dollars en 2018-2019 et de 289 millions de dollars en 2019-2020 pour des initiatives comme le [Plan de protection des océans](#) et [l'Initiative des corridors de commerce et de transport](#).

## États financiers et faits saillants des états financiers

### États financiers

Les états financiers [non audités] de Transports Canada pour l'exercice se terminant le 31 mars 2017 se trouvent sur [notre site Web](#)<sup>clxxxv</sup>.

### Faits saillants des états financiers

État condensé des opérations (non audité) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2017 (en dollars)

Information financière	Résultats prévus 2016-2017	Réels 2016-2017	Réels 2015-2016	Écart (réels 2016-2017 moins prévus 2016-2017)	Écart (réels 2016-2017 moins réels 2015-2016)
Total des charges	1 433 672 534	1 288 706 283	1 650 496 911	(144 966 251)	(361 790 628)
Total des revenus	79 214 268	73 263 777	83 791 905	(5 950 491)	(10 528 128)
Coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement et les transferts	1 354 458 266	1 215 442 506	1 566 705 006	(139 015 760)	(351 262 500)

## État condensé de la situation financière (non audité) au 31 mars 2017 (en dollars)

Information financière	2016-2017	2015-2016	Écart (2016-2017 moins 2015-2016)
Total des passifs nets	1 435 800 076	1 357 052 730	78 747 346
Total des actifs financiers nets	577 460 354	476 148 870	101 311 484
Dette nette du ministère	858 339 722	880 903 860	(22 564 138)
Total des actifs non financiers	2 788 936 079	2 820 891 023	(31 954 944)
Situation financière nette du ministère	1 930 596 357	1 939 987 163	(9 390 806)



## Renseignements supplémentaires

### Renseignements ministériels

#### Profil organisationnel

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

**Administrateur général** : 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](#));
- Des sociétés d'État (p. ex. l'[Administration de pilotage des Grands Lacs](#)<sup>clxxxvi</sup>)

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](#)<sup>clxxxvii</sup> (L.R.C. (1985), ch. T-18)

Transports Canada administre plus de 50 lois [liées au secteur des transports](#)<sup>clxxxviii</sup>. 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](#)<sup>clxxxix</sup>.

**Année d'incorporation ou de création** : 1936

### Cadre de présentation de rapports

Les résultats stratégiques et l'architecture d'alignement des programmes de référence de 2016-2017 pour Transports Canada sont illustrés ci-bas.

<b>Figure 3 : L'architecture d'alignement des programmes (AAP) de Transports Canada</b>			
<b>RS1 : Un réseau de transport efficient</b>	<b>RS2 : Un réseau de transport respectueux de l'environnement</b>	<b>RS3 : Un réseau de transport sécuritaire et sûr (continué)</b>	
<b>1.1 Cadres qui appuient le marché des transports</b>	<b>2.1 Air pur - Transport</b>	<b>3.4 Sécurité des véhicules automobiles</b>	<b>4 Services internes (Soutient tous les RS)</b>
1.1.1 Cadre qui appuie le marché du transport aérien	2.1.1 Cadre réglementaire sur la qualité de l'air et surveillance	3.4.1 Cadre réglementaire de la sécurité des véhicules automobiles	4.1 Services de gestion et de surveillance
1.1.2 Cadre qui appuie le marché du transport maritime	2.1.2 Initiatives en matière d'air pur	3.4.2 Surveillance de la sécurité des véhicules automobiles	4.2 Services de communications
1.1.3 Cadre qui appuie le marché du transport terrestre	<b>2.2 Eau propre – Transport</b>	3.4.3 Sécurité des transporteurs routiers	4.3 Services juridiques
1.1.4 Commerce et cadres internationaux	2.2.1 Cadre réglementaire du programme Eau propre	<b>3.5 Transport des marchandises dangereuses</b>	4.4 Services de gestion des ressources humaines
1.1.5 Analyse et innovation dans le secteur des transports	2.2.2 Programme de surveillance réglementaire pour l'assainissement de l'eau	3.5.1 Cadre réglementaire pour le transport des marchandises dangereuses	4.5 Services de gestion de l'information
<b>1.2 Portes d'entrée et corridors</b>	<b>2.3 Gérance de l'environnement – Transport</b>	3.5.2 Surveillance du transport des marchandises dangereuses	4.6 Services de technologies de l'information
1.2.1 Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique	<b>RS3 : Un réseau de transport sécuritaire et sûr</b>	3.5.3 Intervention d'urgence – Transport des marchandises dangereuses	4.7 Services de gestion des finances
1.2.2 Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers	<b>3.1 Sécurité aérienne</b>	<b>3.6 Sûreté aérienne</b>	4.8 Services de gestion des biens
<b>1.3 Infrastructures de transport</b>	3.1.1 Cadre réglementaire de la sécurité aérienne	3.6.1 Cadre réglementaire de la sûreté aérienne	4.9 Services de gestion du matériel
1.3.1 Infrastructure de transport aérien	3.1.2 Surveillance de la sécurité aérienne	3.6.2 Surveillance de la sûreté aérienne	4.10 Services de gestion des acquisitions
1.3.1.1 Gérance des administrations aéroportuaires	3.1.2.1 Service à l'industrie aéronautique	3.6.3 Infrastructure technologique de la sûreté aérienne	
1.3.1.2 Exploitation des aéroports	3.1.2.2 Surveillance du réseau aérien	<b>3.7 Sûreté maritime</b>	
1.3.1.3 Soutien aux petits aérodromes	3.1.3 Services des aéronefs	3.7.1 Cadre de réglementation en matière de sûreté maritime	
1.3.2 Infrastructure de transport maritime	<b>3.2 Sécurité maritime</b>	3.7.2 Surveillance de la sûreté maritime	
1.3.2.1 Gérance des administrations portuaires canadiennes	3.2.1 Cadre réglementaire de la sécurité maritime	3.7.3 Centres d'opérations de sûreté maritime	
1.3.2.2 Gérance de la voie maritime et soutien	3.2.2 Surveillance de la sécurité maritime	<b>3.8 Sûreté du transport terrestre et intermodal</b>	
1.3.2.3 Gérance des services de traversiers et soutien	3.2.3 Programme de protection de la navigation	<b>3.9 Sécurité et sûreté multimodale</b>	
1.3.2.4 Exploitation des ports	<b>3.3 Sécurité ferroviaire</b>	3.9.1 Stratégies multimodales et services intégrés	<b>Légende</b>
1.3.3 Infrastructure de transport terrestre et intermodale	3.3.1 Cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire	3.9.2 Préparatifs d'urgence et les centres d'intervention	<b>Résultat stratégique (RS)</b>
1.3.3.1 Gérance du transport ferroviaire voyageur et soutien	3.3.2 Surveillance de la sécurité ferroviaire	3.9.3 Formation technique intégrée	<b>Programme</b>
1.3.3.2 Gérance des ponts	3.3.3 Programme d'amélioration des passages à niveau et de sensibilisation de la Sécurité ferroviaire		Sous-programme
1.3.3.3 Soutien aux infrastructures routières et à d'autres modes de transport			Sous-sous-programme

## Renseignements supplémentaires sur les programmes de niveau inférieur

Les renseignements connexes sur les programmes de niveau inférieur sont disponibles sur le [site Web de Transports Canada](#)<sup>clxxx</sup> et dans l'[InfoBase du SCT](#).

## Tableaux de renseignements supplémentaires

Les tableaux de renseignements supplémentaires figurant dans le Rapport sur les résultats ministériels 2016-2017 se trouvent sur [site Web de Transports Canada](#)<sup>clxxxii</sup>. Ces tableaux comprennent notamment :

- Notre Stratégie fédérale de développement durable;
- Des renseignements sur les programmes de paiements de transfert de 5 millions de dollars ou plus;
- Les réponses aux comités parlementaires et aux audits externes;
- Des vérifications internes et des évaluations;
- Un rapport sur les frais d'utilisation, les redevances réglementaires et les frais externes.

## Dépenses fiscales fédérales

Il est possible de recourir au régime fiscal pour atteindre des objectifs de la politique publique en appliquant des mesures spéciales, comme de faibles taux d'impôts, des exemptions, des déductions, des reports et des crédits. Le ministère des Finances Canada publie annuellement des estimations et des projections du coût de ces mesures dans une publication intitulée [Rapport sur les dépenses fiscales fédérales](#)<sup>clxxxii</sup>. 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 ladite publication relèvent de la seule responsabilité du ministre des Finances.

## Coordonnées de l'organisation

Vos commentaires à propos de ce rapport sont les bienvenus.

**Courriel :** [Questions@tc.gc.ca](mailto:Questions@tc.gc.ca)

**Téléphone :** 613-990-2309

**Numéro sans frais :** 1-866-995-9737

**Téléimprimeur (ATS) :** 1-888-675-6863

**Télécopieur :** 613-954-4731

### Adresse postale :

Transports Canada (ADI)

330, rue Sparks

Ottawa, ON

K1A 0N5



## **Annexe : définitions**

### **architecture d'alignement des programmes (Program Alignment Architecture)**

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 approuvés par le Conseil du Trésor au plus tard le 1er février. Elles peuvent donc comprendre des montants qui s'ajoutent aux dépenses prévues indiquées dans le budget principal des dépenses.

Un ministère est censé être au courant des autorisations qu'il a demandées et obtenues. La détermination des dépenses prévues relève du ministère, et ce dernier doit être en mesure de

justifier les dépenses et les augmentations présentées dans son Plan ministériel et son Rapport sur les résultats ministériels.

**dépenses votées (voted expenditures)**

Dépenses approuvées annuellement par le Parlement dans le cadre d'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.

**évaluation (evaluation)**

Au sein du gouvernement du Canada, collecte et analyse systématiques et neutres de données probantes en vue d'évaluer le bien-fondé, le mérite ou la valeur. L'évaluation guide la prise de décisions, les améliorations, l'innovation et la reddition de comptes. Elle porte habituellement sur les programmes, les politiques et les priorités et examine des questions se rapportant à la pertinence, à l'efficacité et à l'efficience. Toutefois, selon les besoins de l'utilisateur, l'évaluation peut aussi examiner d'autres unités, thèmes et enjeux, notamment des solutions de rechange aux interventions existantes. L'évaluation utilise généralement des méthodes de recherche des sciences sociales.

**indicateur de rendement (performance indicator)**

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

**indicateur de résultat ministériel (Departmental Result Indicator)**

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

**initiative horizontale (horizontal initiatives)**

Initiative dans le cadre de laquelle au moins deux organisations fédérales, par l'intermédiaire d'une entente de financement approuvée, s'efforcent d'atteindre des résultats communs définis, et qui a été désignée (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 (plans)**

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

## **Plan ministériel (Departmental Plan)**

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

## **priorité (priorities)**

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

## **priorités pangouvernementales (government-wide priorities)**

Aux fins du Rapport sur les résultats ministériels 2016-2017, les priorités pangouvernementales sont des thèmes de haut niveau qui présentent le programme du gouvernement issu du discours du Trône de 2015, notamment : la croissance de la classe moyenne, un gouvernement ouvert et transparent, un environnement sain et une économie forte, la diversité en tant que force du Canada, ainsi que la sécurité et les possibilités).

## **production de rapports sur le rendement (performance reporting)**

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

## **programme (program)**

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

## **programme temporisé (sunset program)**

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

## **Rapport sur les résultats ministériels (Departmental Results Report)**

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

### **rendement (performance)**

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

### **responsabilité essentielle (Core Responsibility)**

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

### **résultat (results)**

Conséquence externe attribuable en partie 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. Ils devraient subir l'influence des résultats des programmes, mais ils échappent généralement au contrôle direct des ministères.

### **résultat stratégique (Strategic Outcome)**

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

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

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



## Notes de fin de document

- <sup>i</sup> Le Rapport ministériel sur le rendement de Transports Canada : <http://www.tc.gc.ca/fra/services-generaux/planification-628.htm>
- <sup>ii</sup> Transports 2030 – Un plan stratégique pour l’avenir des transports au Canada : <http://www.tc.gc.ca/fra/avenir-transports-canada.html>
- <sup>iii</sup> Plan de protection des océans : <http://www.tc.gc.ca/fra/plan-protection-océans.html>
- <sup>iv</sup> Programme d’amélioration de la sécurité ferroviaire : <http://www.tc.gc.ca/fra/programme-amelioration-securite-ferroviaire.html>
- <sup>v</sup> Loi sur la protection de la navigation : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/N-22/>
- <sup>vi</sup> Lettre de mandat du ministre des Transports : <http://pm.gc.ca/fra/lettre-de-mandat-du-ministre-des-transports>
- <sup>vii</sup> Le site Web de la Transportation Security Administration des É.-U. : <http://www.tsa.gov/> (ce site Web est disponible en anglais seulement)
- <sup>viii</sup> L’initiative de contrôle unique de sûreté : <http://www.canada.ca/fr/transports-canada/nouvelles/2016/02/nouvelle-option-en-matiere-de-surete-aux-aeroports-pour-accelerer-les-correspondances-des-voyageurs-aeriens.html>
- <sup>ix</sup> Règlement sur les passages à niveau : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2014-275/>
- <sup>x</sup> Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires de la sécurité ferroviaire : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2014-233/>
- <sup>xi</sup> Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2015-26/>
- <sup>xii</sup> Règlement sur les certificats d’exploitation de chemin de fer : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2014-258/>
- <sup>xiii</sup> Loi sur la sécurité automobile : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/M-10.01/index.html>
- <sup>xiv</sup> L’annonce du Plan national de protection des océans par le premier ministre le 7 novembre 2016 : <http://pm.gc.ca/fra/nouvelles/2016/11/07/premier-ministre-du-canada-annonce-plan-national-de-protection-des-océans>
- <sup>xv</sup> Le site Web de la Garde côtière canadienne : <http://www.ccg-gcc.gc.ca/>
- <sup>xvi</sup> Le site Web du Service hydrographique du Canada : <http://www.charts.gc.ca/>
- <sup>xvii</sup> La publication du Règlement sur les émissions des locomotives proposé dans la Partie I de la Gazette du Canada : <http://gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2016/2016-06-18/html/reg4-fra.php>
- <sup>xviii</sup> Loi sur les transports au Canada : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-10.4/>
- <sup>xix</sup> L’initiative des corridors de commerce et de transport : <http://www.tc.gc.ca/fra/initiative-corridors-commerce-transport.html>
- <sup>xx</sup> Budget de 2017 : <http://www.budget.gc.ca/2017/home-accueil-fr.html>
- <sup>xxi</sup> Fonds national des corridors commerciaux : <http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/fonds-national-corridors-commerciaux.html>
- <sup>xxii</sup> Le site Web de Pêches et Océans Canada : <http://www.dfo-mpo.gc.ca/>
- <sup>xxiii</sup> Site Web de Transports Canada : <http://www.tc.gc.ca/>
- <sup>xxiv</sup> Lettres de mandat du Premier ministre : <http://pm.gc.ca/fra/lettres-de-mandat>
- <sup>xxv</sup> Le Plan de protection des océans - Protections particulières pour les trois régions côtières du Canada : <http://pm.gc.ca/fra/nouvelles/2016/11/07/plan-de-protection-des-océans-du-canada-ce-signifie-les-regions-du-canada>
- <sup>xxvi</sup> Le Plan de protection des océans - Moratoire sur la circulation des pétroliers le long du Nord de la côte britanno-colombienne : [https://www.canada.ca/fr/transports-canada/nouvelles/2017/05/moratoire\\_sur\\_lacirculationdespetroliersquitransportentdupetrole.html](https://www.canada.ca/fr/transports-canada/nouvelles/2017/05/moratoire_sur_lacirculationdespetroliersquitransportentdupetrole.html)
- <sup>xxvii</sup> Le Plan de protection des océans - Un système de sécurité maritime qui protège les côtes du Canada : <http://pm.gc.ca/fra/nouvelles/2016/11/07/plan-de-protection-des-océans-du-canada-systeme-de-securite-maritime-de-calibre>
- <sup>xxviii</sup> Le Plan de protection des océans - Préserver et restaurer les écosystèmes marins du Canada : <http://www.tc.gc.ca/fra/plan-protection-océans.html>

- xxix Le Plan de protection des océans - Établir des partenariats plus solides avec les Autochtones et mobiliser les communautés côtières : <http://pm.gc.ca/fra/nouvelles/2016/11/07/plan-de-protection-des-occeans-du-canada-etablir-des-partenariats-plus-solides>
- xxx Le site Web d'Affaires autochtones et du Nord Canada : <http://www.aadnc-aandc.gc.ca/>
- xxxi Le site Web de Ressources naturelles Canada : <http://www.nrcan.gc.ca/>
- xxxii Site Web d'Environnement et Changement climatique Canada : <http://www.ec.gc.ca>
- xxxiii Site Web du Bureau de la sécurité des transports du Canada : <http://www.tsb.gc.ca/>
- xxxiv Site Web de l'Organisation de l'aviation civile internationale : <http://www.icao.int/Pages/default.aspx>
- xxxv Aviation civile, Transports Canada : <http://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/menu.htm>
- xxxvi Le site Web du ministère des Finances Canada : <http://www.fin.gc.ca/>
- xxxvii La proposition de voies à forte fréquence de VIA Rail : <http://www.viarail.ca/fr/a-propos-de-via/gouvernance-et-rapports/voies-dediees>
- xxxviii Aperçu du programme de sûreté du fret aérien de Transports Canada : <http://www.tc.gc.ca/fra/sureteaerienne/sfa-41.htm>
- xxxix Cadre pancanadien en matière de croissance propre et de changement climatique : <https://www.canada.ca/fr/services/environnement/meteo/changementsclimatiques/cadre-pancanadien.html>
- xl Le site Web du Conseil national de recherches Canada : <http://www.nrc-cnrc.gc.ca/index.html>
- xli Le Règlement technique mondial sur la sécurité des véhicules électriques des Nations Unies : <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp29grsp/ECE-TRANS-WP29-GRSP-2017-02f.pdf>
- xlii La Loi sur le renforcement de la sécurité automobile pour les Canadiens proposée : <http://openparliament.ca/bills/42-1/S-2/> (ce site Web est disponible en anglais seulement)
- xliiii L'Arrêté d'urgence visant l'utilisation des modèles réduits d'aéronefs : <http://www.tc.gc.ca/fra/medias/arrete-urgence-visant-utilisation-modeles-reduits-aeronefs.html>
- xliiv Le site Web du Gendarmerie royale du Canada (GRC) : <http://www.rcmp-grc.gc.ca/>
- xliv Site Web du Centre d'excellence sur les drones : <http://cedalma.com/>
- xlvi Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche : <http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/nouveau-reglement-securite-batiments-peche.html>
- xlvii Loi sur la sécurité ferroviaire : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/r-4.2/>
- xlviii Groupe de travail sur les interventions d'urgence : <http://www.tc.gc.ca/fra/tmd/securite-menu-1186.html>
- xlix Le Rapport sur les plans et les priorités 2016-2017 de Transports Canada : <http://www.tc.gc.ca/fra/services-generaux/planification-2016-2017-rpp-1336.html>
- <sup>1</sup> Loi sur les ponts et tunnels internationaux : <http://lois-laws.justice.gc.ca/fra/lois/l-17.05/>
- li Le site Web de VIA Rail Canada : <http://www.viarail.ca/fr>
- lii L'Accord avec les É.-U. relatif au précontrôle dans les domaines du transport terrestre, ferroviaire, maritime et aérien : <http://publications.gc.ca/site/fra/9.819768/publication.html>
- liiii La Loi sur le précontrôle : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/P-19.3/>
- liv L'Initiative d'adaptation des transports dans le Nord : <http://www.tc.gc.ca/fra/innovation/iatn-menu-1560.htm>
- lv Le nouveau cadre stratégique pour l'Arctique du gouvernement du Canada : <http://pm.gc.ca/fra/nouvelles/2016/12/20/declaration-commune-des-dirigeants-du-canada-et-des-etats-unis-larctique>
- lvi Le site Web du port de Montréal : <http://www.port-montreal.com/fr/index.html>
- lvii Le site Web du port de Vancouver : <http://www.portvancouver.com/fr/>
- lviii L'Examen de la Loi sur les transports au Canada : <http://www.tc.gc.ca/fra/examenlrc2014/examen-loi-transports-canada.html>
- lix L'InfoBase du SCT : <http://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- lx Cadre de politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques : <http://publications.gc.ca/site/fra/9.671106/publication.html>
- lxi Fonds d'infrastructure de transport de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique : <http://www.tbs-sct.gc.ca/hidb-bdih/initiative-fra.aspx?Hi=63>

- <sup>lxii</sup> Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers : <http://www.tc.gc.ca/fra/politique/acg-acgd-menu-infrastructures-2170.htm>
- <sup>lxiii</sup> Site Web de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent : <http://www.greatlakes-seaway.com/>
- <sup>lxiv</sup> Site Web de Marine Atlantique : <http://www.marineatlantic.ca/fr/>
- <sup>lxv</sup> Programme de transfert des installations portuaires : <http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/programme-transfert-installations-portuaires-2979.html>
- <sup>lxvi</sup> Le site Web de Parcs Canada : <http://www.pc.gc.ca/>
- <sup>lxvii</sup> Le Parc urbain national de la Rouge : <http://www.pc.gc.ca/fr/pn-np/on/rouge>
- <sup>lxviii</sup> Programme de subventions de recherche sur le transport ferroviaire écologique : [http://www.canada.ca/fr/transports-canada/nouvelles/2017/06/programme\\_de\\_subventionsderecherchesurletransportferroviaireecol.html](http://www.canada.ca/fr/transports-canada/nouvelles/2017/06/programme_de_subventionsderecherchesurletransportferroviaireecol.html)
- <sup>lxix</sup> Le 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)
- <sup>lxx</sup> Règlement de l'aviation canadien : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-96-433/page-1.html>
- <sup>lxxi</sup> Site Web de l'Organisation maritime internationale : <http://www.imo.org/fr/Pages/Default.aspx>
- <sup>lxxii</sup> Le Rapport annuel 2015 du Plan d'action du Canada pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation : <http://www.tc.gc.ca/media/documents/politique/plan-action-canada-reduire-emissions-gaz-effet-serre-provenant-aviation.pdf>
- <sup>lxxiii</sup> Plan d'action du Canada pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation : <http://www.tc.gc.ca/fra/politique/emissions-aviation-3005.htm>
- <sup>lxxiv</sup> Le Rapport sur la surveillance des émissions des locomotives de 2014 : [http://www.railcan.ca/wp-content/uploads/2017/03/Rapport\\_SEL\\_2014.pdf](http://www.railcan.ca/wp-content/uploads/2017/03/Rapport_SEL_2014.pdf)
- <sup>lxxv</sup> L'Administration National Highway Traffic Safety des É.-U. : <http://www.nhtsa.gov/> (ce site Web est disponible en anglais seulement)
- <sup>lxxvi</sup> Le Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules des Nations Unies : [http://www.unece.org/trans/main/wp29/meeting\\_docs\\_wp29.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/meeting_docs_wp29.html) (ce site Web est disponible en anglais seulement)
- <sup>lxxvii</sup> Site Web de Recherche et développement pour la défense du Canada : <http://www.drdc-rddc.gc.ca/>
- <sup>lxxviii</sup> Le Programme écoTECHNOLOGIE pour véhicules de Transports Canada : <http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-etv-menu-fra-118.htm>
- <sup>lxxix</sup> Les essais d'un système coopératif de circulation en peloton de camions au Centre d'essais pour véhicules automobiles de Transports Canada : <http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/essais-consommation-carburant-systeme-cooperatif-circulation-peloton-trois-camions.html>
- <sup>lxxx</sup> Le site Web du département des Transports des É.-U. : <http://www.transportation.gov/> (ce site Web est disponible en anglais seulement)
- <sup>lxxxi</sup> Le site Web du Federal Highway Administration (FHWA) des États-Unis : <http://www.fhwa.dot.gov/> (ce site Web est disponible en anglais seulement)
- <sup>lxxxii</sup> Le Programme d'alimentation à quai pour les ports : <http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-paqp-2681.htm>
- <sup>lxxxiii</sup> Règlement sur la sécurité de la navigation : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2005-134/index.html>
- <sup>lxxxiv</sup> Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves : <http://www.imo.org/fr/About/conventions/listofconventions/pages/nairobi-international-convention-on-the-removal-of-wrecks.aspx>
- <sup>lxxxv</sup> Site Web du Conseil de l'Arctique : <http://www.arctic-council.org/index.php/en/> (ce site Web est disponible en anglais seulement)
- <sup>lxxxvi</sup> Groupe de travail du Conseil de l'Arctique sur la prévention des urgences, la protection civile et l'intervention : <http://www.arctic-council.org/index.php/eS.O.bout-us/working-groups/eppr> (ce site Web est disponible en anglais seulement)

- <sup>lxxxvii</sup> Site Web du Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux : <http://wwz.cedre.fr/>
- <sup>lxxxviii</sup> Convention internationale sur le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (Convention BWM) : [http://www.imo.org/fr/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Control-and-Management-of-Ships'-Ballast-Water-and-Sediments-\(BWM\).aspx](http://www.imo.org/fr/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Control-and-Management-of-Ships'-Ballast-Water-and-Sediments-(BWM).aspx)
- <sup>lxxxix</sup> Site Web de Clear Seas - Centre de transport maritime responsable : <http://clearseas.org/> (ce site Web est disponible en anglais seulement)
- <sup>xc</sup> Site Web d'Ocean Networks Canada : <http://www.oceannetworks.ca/> (ce site Web est disponible en anglais seulement)
- <sup>xc1</sup> Programme d'intervention environnementale de Transports Canada : <http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/epe-sie-menu-1118.htm>
- <sup>xcii</sup> Programme national de surveillance aérienne : <http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/epe-sie-pnsa-2195.htm>
- <sup>xciii</sup> Site Web de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale : <http://www.canada.ca/fr/agence-evaluation-environnementale.html>
- <sup>xciv</sup> Site Web du Bureau de gestion des grands projets : <http://mpmo.gc.ca/>
- <sup>xcv</sup> Site Web du Bureau de gestion des projets nordiques : <http://www.cannor.gc.ca/fra/1370267347392/1370267428255>
- <sup>xcvi</sup> Risques climatiques et pratiques en matière d'adaptation pour le secteur canadien des transports 2016 : <http://www.rncan.gc.ca/environnement/ressources/publications/impacts-adaptation/rapports/evaluations/2017/19630>
- <sup>xcvii</sup> Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux : <http://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/sites-contamines-federaux.html>
- <sup>xcviii</sup> Site Web du Comité d'experts - Examen des processus d'évaluation environnementale : <http://eareview-examenee.ca/fr/>
- <sup>xcix</sup> Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012) : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-15.21/index.html>
- <sup>c</sup> Loi sur les pêches : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/f-14/>
- <sup>ci</sup> Site Web de l'Office national de l'énergie : <http://www.neb-one.gc.ca/>
- <sup>cii</sup> Stratégie fédérale de développement durable : <http://www.ec.gc.ca/dd-sd/default.asp?lang=Fr&n=CD30F295-1>
- <sup>ciii</sup> Loi sur l'aéronautique : <http://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/lois-1985cha-2.htm>
- <sup>civ</sup> Site Web de la Gazette du Canada : <http://www.gazette.gc.ca/gazette/home-accueil-fra.php>
- <sup>cv</sup> Site Web de la Federal Aviation Administration des États-Unis : <http://www.faa.gov/> (ce site Web est disponible en anglais seulement)
- <sup>cvi</sup> Ministère de la Défense nationale (MDN) : <http://www.forces.gc.ca/>
- <sup>cvii</sup> Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-10.15/>
- <sup>cviii</sup> Loi de la convention sur la sécurité des conteneurs : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/S-1/index.html>
- <sup>cix</sup> Loi sur le cabotage : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-33.3/index.html>
- <sup>cx</sup> Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/A-12/index.html>
- <sup>cx1</sup> Règlement sur les bouées privées : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-99-335/>
- <sup>cxii</sup> Site Web de l'Organisation des États américains : <http://www.oas.org/fr/default.asp>
- <sup>cxiii</sup> Site Web de l'Asia-Pacific Heads of Maritime Safety Agencies : <http://www.amsa.gov.au/aphomsa/> (ce site Web est disponible en anglais seulement)
- <sup>cxiv</sup> Recueil international de règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair : <http://www.imo.org/fr/mediacentre/pressbriefings/pages/26-msc-95-ends.aspx>
- <sup>cxv</sup> Site Web de FishSafe BC : <http://www.fishsafebc.com/> (ce site Web est disponible en anglais seulement)
- <sup>cxvi</sup> Conseil consultatif maritime canadien : <http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/sraq-ccmc-menu-826.htm>

- cxvii Règlement sur la sécurité contre l'incendie des bâtiments : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2017-14/>
- cxviii Règlement sur le matériel de détection et d'extinction d'incendie : [http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/C.R.C.%2C\\_ch.\\_1422/](http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/C.R.C.%2C_ch._1422/)
- cxix Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de l'Organisation maritime internationale : [http://www.imo.org/fr/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/fr/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)
- cxx Recueil sur la navigation polaire de l'OMI : <http://www.imo.org/fr/MediaCentre/HotTopics/polar/Pages/default.aspx>
- cxix Système des régimes de glaces pour la navigation dans l'Arctique : <http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/desn-arctique-lois-reglements-srgna-291.htm>
- cxixii TERMPOL - Processus d'examen technique des terminaux maritimes et des sites de transbordement : <http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/prevention-deversements-navires-4518.html#termpol>
- cxixiii Rapport des processus d'examen TERMPOL : <http://www.tc.gc.ca/fra/publications-maritime-resumes-598.html>
- cxixiv Site du Port de Québec : <http://www.portquebec.ca/>
- cxixv Plan d'action conjoint pour le Conseil Canada-États-Unis de coopération en matière de réglementation : <http://www.canada.ca/fr/secretariat-conseil-tresor/organisation/transparence/lois-reglements/conseil-cooperation-canada-eu-reglementation/plan-action-conjoint.html>
- cxixvi Site Web de la United States Coast Guard : <http://www.uscg.mil/> (ce site Web est disponible en anglais seulement)
- cxixvii Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW) : [http://www.imo.org/fr/About/Conventions/listofconventions/pages/international-convention-on-standards-of-training,-certification-and-watchkeeping-for-seafarers-\(stcw\).aspx](http://www.imo.org/fr/About/Conventions/listofconventions/pages/international-convention-on-standards-of-training,-certification-and-watchkeeping-for-seafarers-(stcw).aspx)
- cxixviii Le Rapport du vérificateur général du Canada 2013 sur la sécurité ferroviaire : [http://www.oag-bvg.gc.ca/internet/Francais/parl\\_oag\\_201311\\_07\\_f\\_38801.html](http://www.oag-bvg.gc.ca/internet/Francais/parl_oag_201311_07_f_38801.html)
- cxixix Le Rapport d'enquête ferroviaire du Bureau de la sécurité des transports du Canada : <http://www.tsb.gc.ca/fra/rapports-reports/rail/2013/r13d0054/r13d0054.asp>
- cxixxx Prévention et maîtrise des incendies sur les lignes de chemin de fer : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2016-317/TexteComplet.html>
- cxixxxi Loi sur les transports routiers : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/m-12.01/>
- cxixxxii Le Plan prospectif conjoint du Conseil Canada-États-Unis de coopération en matière de réglementation : <http://www.canada.ca/fr/secretariat-conseil-tresor/organisation/transparence/lois-reglements/conseil-cooperation-canada-eu-reglementation/plan-prospectif-conjoint-aout-2014.html>
- cxixxxiii Les modifications réglementaires sur la résistance des portes latérales (NSVAC 214) et la réduction des risques d'éjection (NSVAC 226) : <http://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/tc-usdot-872.html>
- cxixxxiv Le Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles pour les caméras de recul : <http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2016/2016-10-29/html/reg3-fra.php>
- cxixxxv Le Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles pour les exigences relatives aux ceintures de sécurité des autobus et leur installation : <http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2017/2017-03-18/html/reg2-fra.php>
- cxixxxvi Le Document de normes techniques (DNT) n° 301 : [http://www.tc.gc.ca/media/documents/securiteroutiere/301\\_DNT\\_rev\\_2R.pdf](http://www.tc.gc.ca/media/documents/securiteroutiere/301_DNT_rev_2R.pdf)
- cxixxxvii Les Règlements techniques mondiaux (RTM) : [http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29glob\\_registry.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29glob_registry.html) (ce site Web est disponible en anglais seulement.)
- cxixxxviii Le Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (WP 29) des Nations Unies : <http://www.unece.org/trans/main/wp29/introduction.html> (ce site Web est disponible en anglais seulement.)
- cxixxxix Le RTM n° 13 : <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29r-1998agr-rules/ece-trans-180-add13-app1f.pdf>

- cxl Les recommandations du Bureau de la sécurité des transports du Canada pour améliorer la sécurité des autobus : <http://www.tc.gc.ca/fra/securiteferroviaire/bst-2015-998.html>
- cxli Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé : <http://www.ccmta.ca/fr/>
- cxlii Le site Web de Services publics et Approvisionnement Canada : <http://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/>
- cxliii Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses : <http://lois-laws.justice.gc.ca/fra/lois/t-19.01//>
- cxliv Règlement sur le transport des marchandises dangereuses : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2001-286/>
- cxlv Le Règlement type des Nations Unies relatif au transport des marchandises dangereuses : [http://www.unece.org/fr/trans/danger/publi/unrec/rev19/19files\\_f.html](http://www.unece.org/fr/trans/danger/publi/unrec/rev19/19files_f.html)
- cxlvi Le transport des marchandises dangereuses - Contenants : <http://www.tc.gc.ca/fra/tmd/contenants-1217.html>
- cxlvii Le Code maritime international des marchandises dangereuses de l'Organisation maritime internationale : <http://www.imo.org/fr/Publications/IMDGCode/Pages/Default.aspx>
- cxlviii Instruction technique pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses de l'Organisation de l'aviation civile internationale (IT de l'OACI) : <http://www.icao.int/safety/DangerousGoods/Pages/technical-instructions.aspx> (ce site Web est disponible en anglais seulement)
- cxlix Les recommandations du Rapport de décembre 2011 du commissaire à l'environnement et au développement durable concernant le transport des marchandises dangereuses : [http://www.oag-bvg.gc.ca/internet/Francais/parl\\_cesd\\_201112\\_01\\_f\\_36029.html](http://www.oag-bvg.gc.ca/internet/Francais/parl_cesd_201112_01_f_36029.html)
- cl La vérification de suivi de novembre 2014 du transport des marchandises dangereuses par l'équipe interne de Services de vérification et de conseils de Transports Canada : [http://www.tc.gc.ca/media/documents/corporate-services/FRENCH\\_FOLLOW-UP\\_AUDIT\\_OF\\_TDG\\_REPORT.pdf](http://www.tc.gc.ca/media/documents/corporate-services/FRENCH_FOLLOW-UP_AUDIT_OF_TDG_REPORT.pdf)
- cli Le site Web du département de l'Énergie des É.-U. : <http://energy.gov/> (ce site Web est disponible en anglais seulement)
- clii Le site Web du Sandia National Laboratory : <http://www.sandia.gov/> (ce site Web est disponible en anglais seulement)
- cliii Programme Jack Rabbit II du département of Homeland Security des É.-U. : <http://www.dhs.gov/publication/jack-rabbit-ii-program-chemical-security-analysis-center> (ce site Web est disponible en anglais seulement)
- cliv Le Guide des mesures d'urgence 2016 de Transports Canada : <http://www.tc.gc.ca/fra/canutec/guide-menu-227.htm>
- clv Les trousse de sensibilisation à la sécurité du transport des marchandises dangereuses : <http://www.tc.gc.ca/fra/tmd/trousse-sensibilisation-securite-industrie.html>
- clvi Le Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2011-318/TexteCompleet.html>
- clvii La chaîne d'approvisionnement sécurisée de Transports Canada pour la sûreté du fret aérien : <http://wwwapps.tc.gc.ca/saf-sec-sur/2/sscimsa-sgicasa/regmod/regpres.aspx?lang=fra>
- clviii L'accord Par-delà la frontière entre le Canada et les É.-U. : <http://www.securitepublique.gc.ca/cnt/brdr-strtgs/bynd-th-brdr/index-fr.aspx>
- clix Loi sur la sûreté du transport maritime : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/M-0.8/>
- clx Centres des opérations de la sûreté maritime : <http://www.tc.gc.ca/fra/suretemaritime/operationnel-269.html>
- clxi L'Initiative de résilience du commerce maritime de Transports Canada : <http://www.tc.gc.ca/fra/suretemaritime/initiatives-234.htm>
- clxii Le 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.php>
- clxiii Le site Web de l'Association des chemins de fer du Canada : <http://www.railcan.ca/fr/>
- clxiv Le site Web du Centre d'information de la police canadienne : <http://www.cpic-cipc.ca/>

- 
- clxv La page d'information sur la Carte d'identité pour les zones réglementées de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien : [http://www.acsta.gc.ca/cizr?\\_ga=2.167273142.968260241.1506488606-1942632687.1506488606](http://www.acsta.gc.ca/cizr?_ga=2.167273142.968260241.1506488606-1942632687.1506488606)
- clxvi L'Arrêté d'urgence n° 8 visant l'utilisation des modèles réduits d'aéronefs de Transports Canada : <http://www.tc.gc.ca/fra/medias/arrete-urgence-visant-utilisation-modeles-reduits-aeronefs.html>
- clxvii La Nouvelle orientation en dotation de la Commission de la fonction publique : <https://www.canada.ca/fr/commission-fonction-publique/services/cadre-nomination/video-nouvelle-orientation-dotation/nouvelle-orientation-dotation-transcription.html>
- clxviii Le portail des données ouvertes du gouvernement du Canada : <http://ouvert.canada.ca/fr/donnees-ouvertes>
- clxix La page d'information du Bureau du dirigeant principal des ressources humaines : <https://www.canada.ca/fr/secretariat-conseil-tresor/organisation/organisation.html>
- clxx Les priorités du contrôleur général pour 2016-2019 : <http://www.canada.ca/fr/secretariat-conseil-tresor/organisation/organisation/priorites-controleur-general-2016-2019.html>
- clxxi Transports Canada, ressources financières budgétaires : <http://www.tc.gc.ca/fra/services-generaux/finance-menu.htm>
- clxxii Les Comptes publics du Canada 2015 : <http://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/recgen/cpc-pac/index-fra.html>
- clxxiii Les initiatives de transports propres de prochaine génération : <http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-prochaine-generation-ees-2969.html>
- clxxiv Le Plan ministériel 2017-2018 de Transports Canada : <http://www.tc.gc.ca/fra/services-generaux/transports-canada-2017-2018-plan-ministeriel.html>
- clxxv Les rapports financiers de Transports Canada : <http://www.tc.gc.ca/fra/services-generaux/finance-ef-791.htm>
- clxxvi Site Web de l'Administration de pilotage des Grands Lacs : <http://www.glp-aapl.com/>
- clxxvii Loi sur le ministère des Transports : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/T-18/>
- clxxviii Lois liées au secteur des transports : <http://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/lois.htm>
- clxxix Site Web du ministère de la Justice du Canada : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/>
- clxxx Le Rapport sur les résultats ministériels 2016-2017 - Renseignements connexes sur les programmes à un niveau inférieur : <http://www.tc.gc.ca/fra/services-generaux/planification-1445.html>
- clxxxi Le Rapport sur les résultats ministériels 2016-2017 - Liens vers les tableaux de renseignements supplémentaires : <http://www.tc.gc.ca/fra/services-generaux/planification-628.htm>
- clxxxii Le Rapport sur les dépenses fiscales fédérales du gouvernement du Canada : <http://www.fin.gc.ca/purl/taxexp-fra.asp>