Transports Canada

2016-2017

Rapport sur les résultats ministériels

Renseignements supplémentaires sur les programmes de niveau inférieur

Table des matières

Renseignements connexes sur les programmes de niveau inférieur 1
Résultat stratégique 1 : Un réseau de transport efficient 1
Programme 1.1 : Cadres qui appuient le marsé des transports 1
Programme 1.2 : Portes d'entrée et corridors 8
Programme 1.3 : Infrastructures de transport 12
Résultat stratégique 2 : Un réseau de transport respectueux de l'environnement 19
Programme 2.1 : Air pur – Transport 19
Programme 2.2 : Eau propre – Transport 21
Programme 2.3 : Gérance de l'environnement – Transport 22
Résultat stratégique 3 : Un réseau de transport sécuritaire et sûr 22
Programme 3.1 : Sécurité aérienne 23
Programme 3.2 : Sécurité maritime 26
Programme 3.3 : Sécurité ferroviaire 29
Programme 3.4 : Sécurité des véhicules automobiles 31
Programme 3.5 : Transport des marsandises dangereuses 34
Programme 3.6 : Sûreté aérienne 36
Programme 3.7 : Sûreté maritime 37
Programme 3.8 : Sûreté du transport terrestre et intermodal 39
Programme 3.9 : Sécurité et sûreté multimodale 39
Programme 4 : Services internes 42
Notes de fin de document 43

Renseignements connexes sur les programmes de niveau inférieur

Transports Canada[i] compte trois résultats stratégiques qui reflètent les avantages à long terme et durables pour les Canadiens et découlent de sa raison d'être et de sa vision. Dans ses efforts à réaliser ses résultats, Transports Canada peut faire état des progrès réalisés par rapport aux résultats attendus[1], aux indicateurs de rendement[2] et aux cibles[3] de l'architecture d'alignement des programmes (AAP). Ce qui distingue les différents niveaux d'une AAP est la portée et le rayonnement des programmes à ces niveaux-là. La portée, au premier niveau d'un programme, est vaste, et son secteur d'intervention sociétal l'est tout autant, tandis que les sous-programmes (SP) et les sous-sous-programmes (SSP), donc ceux de niveau inférieur, sont plutôt limités et centrés sur un groupe cible et un secteur d'intervention plus restreints.

Cette section présente les ressources financières et non financières réservées à chaque sous-programme et sous-sous-programme, et leurs résultats.

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 haut niveau de productivité, 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 la modernisation des cadres de marsé afin que le secteur des transports puisse s'adapter, innover et demeurer concurrentiel; la mise en place de projets de portes et de corridors; l'assurance du renouvellement de l'infrastructure fédérale des transports; le soutien à l'innovation dans le secteur des transports; et l'établissement de partenariats avec les provinces, les territoires, les administrations municipales ainsi qu'avec les entités des secteurs public et privé pour diverses initiatives de transport.

Les sous-programmes et sous-sous-programmes ci-après, sous les programmes principaux, contribuent à l'atteinte de ce résultat stratégique :

Programme 1.1 : Cadres qui appuient le marsé des transports

Sous-programme 1.1.1 : Cadre qui appuie le marsé du transport aérien

Description : Le Programme du cadre qui appuie le marsé du transport aérien favorise l'efficacité des transports au moyen d'une industrie aérienne concurrentielle et viable, qui comprend les compagnies aériennes, les aéroports et NAV CANADA[ii]. Il permet d'offrir aux transporteurs aériens canadiens des occasions de se développer et de livrer concurrence dans un environnement mondial plus libéralisé, et d'établir des régimes de gouvernance des fournisseurs d'infrastructure aérienne nationale. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : établir des lois et règlements (p. ex. Loi sur les transports au Canada[iii], Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada[iv]) régissant le comportement économique des transporteurs aériens et des fournisseurs d'infrastructure aérienne; favoriser la concurrence et

[1] 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.
[2] 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.
[3] Par cible, on entend un objectif de rendement spécifique lié à un indicateur de rendement qui permet de le comparer au rendement réel.

le développement de services aériens internationaux nouveaux et élargis au profit des voyageurs, des expéditeurs et des secteurs touristiques et d'affaires, en gérant les relations bilatérales et multilatérales en ce qui a trait aux services aériens; collaborer avec d'autres ministères et les intervenants de l'industrie afin de promouvoir les politiques et les projets de facilitation du transport aérien en appui aux objectifs plus vastes du gouvernement du Canada en matière d'industrie, de commerce, de voyages et de tourisme, tels que le projet Portes d'entrée et corridors[v] et la politique sur le transport aérien international Ciel bleu; favoriser une plus grande coopération dans le secteur de l'aviation civile afin d'appuyer l'activité économique; et représenter les intérêts du secteur aéronautique du Canada auprès de l'Organisation de l'aviation civile[vi].

Sous-programme 1.1.2 : Cadre qui appuie le marsé du transport maritime

Description : Le Programme du cadre qui appuie le marsé du transport maritime favorise l'efficacité des transports en veillant à l'établissement d'une politique économique et de cadres législatifs appropriés afin de favoriser une industrie maritime canadienne concurrentielle et viable. Le Programme a pour but d'élaborer des politiques, des lois et des règlements comme la Loi maritime du Canada[vii] et son règlement ainsi que la Loi sur la responsabilité en matière maritime[viii]; de surveiller l'industrie maritime et canadienne de même que le réseau des ports; d'établir les règles de gouvernance à l'intention des administrations portuaires canadiennes; de négocier et d'adopter des conventions et des ententes internationales; d'établir des régimes économiques régissant l'entrée sur le marsé tant au marsé du secteur du transport maritime canadien qu'au commerce maritime international canadien; de représenter les intérêts du secteur maritime canadien dans des tribunes internationales comme l'Organisation maritime internationale[ix]; et d'établir le régime de responsabilité en matière de transport maritime.

Sous-programme 1.1.3 : Cadre qui appuie le marsé du transport terrestre

Description : Le Programme du cadre qui appuie le marsé du transport terrestre favorise l'efficacité des transports au moyen d'industries saines et concurrentielles dans les domaines du transport ferroviaire et du transport routier au Canada, et grâce au respect de certaines responsabilités fédérales à l'égard de la Loi sur les transports au Canada, la Loi sur les ponts et tunnels internationaux[x] (LPTI) et d'autres lois s'appliquant aux ponts internationaux. Le Programme permet d'élaborer, de surveiller et de mettre en œuvre des cadres stratégiques, des lois, des règlements et des ententes internationales, comme la Loi sur les transports au Canada (Partie 3 : Transport ferroviaire); d'établir des régimes économiques régissant l'accès à l'industrie ferroviaire; de surveiller les services de transport ferroviaire de marsandises et les relations entre les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs ainsi que les exploitations de services ferroviaires voyageurs; d'administrer les ententes d'exploitation des wagons-trémies céréaliers conclues avec les compagnies de chemin de fer nationaux (CN) et Canadien Pacifique (CP) ainsi que le Programme de surveillance du grain; d'examiner les fusions et acquisitions concernant des modes de transport terrestre; d'examiner les conditions d'entrée sur le marsé commercial du secteur du transport par camion et par autobus; de collaborer avec les provinces, les territoires et les partenaires d'Amérique du Nord afin d'uniformiser les règles relatives au transport terrestre, comme les normes de l'Accord du libre-échange nord-américain (ALENA) sur le camionnage; de fournir des analyses et des conseils concernant le mouvement des marsandises dans le mode de transport terrestre et des questions connexes (p. ex. congestion, tarification routière, transport ferroviaire urbain et prolifération urbaine); d'effectuer des analyses continues du réseau national de transport des marsandises en consultation avec les intervenants clés; et de régler les problèmes pertinents par rapport aux ponts et aux tunnels internationaux, comme la mise en œuvre des règlements découlant de la LPTI.

Sous-programme 1.1.4 : Commerce et cadres internationaux

Description : Le Programme du commerce et des cadres internationaux fait en sorte que les objectifs en matière de politiques et les intérêts des intervenants concernant l'efficacité du réseau de transport sont mis en valeur sur la scène internationale et pris en considération au moment de la formulation des initiatives du gouvernement du Canada par rapport aux politiques étrangères et aux négociations commerciales. Il favorise une approche cohérente à l'échelle du gouvernement en ce qui a trait à la gestion des priorités internationales (comme le Plan d'action sur les marsés mondiaux[xi] et la Stratégie du Canada pour les Amériques[xii]) ainsi qu'à l'ensemble du commerce transfrontalier, aux emplois et à un programme de croissance économique afin d'apporter un avantage maximal aux Canadiens.

Le réseau de transport du Canada joue un rôle essentiel dans les efforts visant l'atteinte des objectifs du gouvernement en matière de commerce international. Cette fonction est nécessaire pour faire face à la croissance rapide du contexte de négociations commerciales du gouvernement ainsi que pour saisir les occasions pour les entreprises canadiennes et les intervenants du secteur des transports.

Les activités sont conçues de façon à favoriser l'établissement de relations et de partenariats, au Canada et à l'étranger, qui seront avantageux à l'égard des objectifs à moyen et à long terme du Canada en matière de développement économique, et qui feront valoir les intérêts des intervenants de l'industrie des transports. À la suite de ces activités, les intervenants du secteur des transports auront davantage de possibilités d'échange et de commerce. **Nota :** Les accords aériens bilatéraux et la Mission du Canada auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale[xiii] se trouvent dans le Cadre qui appuie le marsé du transport aérien.

Sous-programme 1.1.5 : Analyse et innovation dans le secteur des transports

Description : Le Programme d'analyse et d'innovation dans le secteur des transports effectue des recherches et des analyses pour favoriser la compréhension des principaux déterminants du changement dans les transports, et oriente les décisions stratégiques en vue d'accroître l'efficacité et de promouvoir l'innovation et les avancées technologiques dans le secteur des transports. À cette fin, le Programme gère les efforts de collecte de données en matière de transports; surveille le rendement de la chaîne d'approvisionnement ainsi que les tendances et les mises à jour connexes du réseau de transport et en fait rapport; effectue des recherches économiques ainsi que des recherches exploratoires et appliquées afin de cerner et de favoriser l'adoption de technologies prometteuses; et fournit des conseils sur comment réaliser ce dernier.

2016-2017 Ressources financières budgétaires (en dollars[4]) – Pour les sous-programmes

Nom du sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
1.1.1 Cadre qui appuie le marsé du transport aérien	3 653 642	3 651 785	1 857
1.1.2 Cadre qui appuie le marsé du transport maritime	2 594 286	3 208 236	(613 950)
1.1.3 Cadre qui appuie le marsé du transport terrestre	1 993 422	3 798 020	(1 804 598)

[4] Comme les chiffres sont arrondis, les totaux montrés dans tous les tableaux pourraient ne pas être exacts.

Nom du sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
1.1.4 Commerce et cadres internationaux	3 317 768	3 347 133	(29 365)
1.1.5 Analyse et innovation dans le secteur des transports	10 152 560	8 858 130	1 294 430

2016-2017 Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) – Pour les sous-programmes

Nom du sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
1.1.1 Cadre qui appuie le marsé du transport aérien	32	26	6
1.1.2 Cadre qui appuie le marsé du transport maritime	19	24	(5)
1.1.3 Cadre qui appuie le marsé du transport terrestre	12	27	(15)
1.1.4 Commerce et cadres internationaux	28	25	3
1.1.5 Analyse et innovation dans le secteur des transports	67	56	11

Résultats atteints – Pour les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date de réalisation	2016-2017 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels	2014-2015 Résultats réels
1.1.1 Cadre qui appuie le marsé du transport aérien						
Un secteur du transport aérien concurrentiel	Passagers-kilomètres payants (PKP) générés par l'aviation	233,9 milliards	mars 2017	275,9 milliards	256,6 milliards	243,4 milliards
1.1.2 Cadre qui appuie le marsé du transport maritime						
a) Un secteur du transport maritime concurrentiel	Tonnage manutentionné par les transporteurs canadiens (à l'échelle nationale)	64,4 millions de tonnes	mars 2017	61,3 millions de tonnes	61,9 millions de tonnes	62,3 millions de tonnes
b) Un secteur du transport maritime concurrentiel	Tonnage (transfrontalier) manutentionné par les transporteurs canadiens	38 millions de tonnes	mars 2017	38,7 millions de tonnes	39,1 millions de tonnes	39,3 millions de tonnes
c) Un secteur du transport maritime concurrentiel	Trafic maritime international manutentionné par les ports canadiens en pourcentage du trafic maritime international manutentionné par les ports nord-	18 %	mars 2017	18,2 %	18,7 %	19,3 %

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date de réalisation	2016-2017 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels	2014-2015 Résultats réels
	américains (en tonnes métriques)					
1.1.3 Cadre qui appuie le marsé du transport terrestre						
a) Un secteur du transport terrestre efficace	Facteur totale de productivité (quantité des données de sorties divisée par le total pondéré de toutes les données d'entrée, indexée à 1986)	224,8	mars 2017	224,7 milliards	226,4 milliards	S.O.[5]
b) Un secteur du transport terrestre efficace	Niveau de circulation (en tonnes-kilomètres) pour le transport routier	Transporteurs routiers : 148 milliards	mars 2017	168,2 milliards	166,6 milliards	143,9 milliards
1.1.4 Commerce et cadres internationaux						
Les accords commerciaux internationaux créent des possibilités pour l'industrie des transports	Types de possibilités commerciales fournies par des ententes pour les intervenants du secteur canadien des transports	Amélioration des possibilités commerciales pour les intervenants du secteur des transports	mars 2017	Voir ci-dessous	Voir ci-dessous	Voir ci-dessous
1.1.5 Analyse et innovation dans le secteur des transports						
a) Recherche et analyse pour informer les Canadiens de la situation des transports au Canada et favoriser l'innovation et les avancées technologiques dans le secteur des transports	L'industrie respecte ses obligations en matière d'établissement de rapports sur les données, conformément à la Loi sur les transports au Canada (LTC) et la réglementation des données d'accompagnement. Degré de conformité des compagnies aériennes opérant au Canada vis-à-vis les règlements sur les données de la LTC	85 %	mars 2017	79 %	92 %	S.O.

[5] S. O. = Sans objet ou données non disponibles

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date de réalisation	2016-2017 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels	2014-2015 Résultats réels
b) Recherche et analyse pour informer les Canadiens de la situation des transports au Canada et favoriser l'innovation et les avancées technologiques dans le secteur des transports	Ratio des investissements en recherche, en développement et en technologie obtenus des sources externes	Ratio des investissements de 1:1	mars 2017	1:1,17	1:1,68	1:1,6
c) Recherche et analyse pour informer les Canadiens de la situation des transports au Canada et favoriser l'innovation et les avancées technologiques dans le secteur des transports	Pourcentage des accords de subvention/ contribution mettant en cause de multiples collaborateurs (hormis le gouvernement fédéral)	100 %	mars 2017	100 %	100 %	S.O.

Résultats réels de 1.1.4 pour :

2014-2015:

Participation à neuf négociations en matière d'investissement afin de faire avancer les intérêts et les priorités des intervenants canadiens, y compris l'Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne[xiv] (AECG).

Mise au point de l'AECG :

- Un chapitre sur les services internationaux de transport maritime, ce qui offre un secteur ouvert de services maritimes internationaux entre les deux parties;
- Une annexe sur les normes automobiles qui permet d'accroître la coopération en matière de sécurité des véhicules.

2015-2016:

Nous avons participé à toutes les négociations prioritaires du gouvernement en matière de commerce et d'investissement, afin de favoriser les intérêts et les priorités des intervenants canadiens en transport. Participation enregistrée dans les volets suivants :

- Négociation et analyse des positions;
- Examen juridique des textes des accords;
- Processus de mise en œuvre;
- Rédaction des instructions pour les modifications législatives;

- Consultations en cours avec des intervenants;
- Négociations et/ou post-négociation en cours :
  - Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne;
  - Partenariat transpacifique[xv];
  - Accord sur le commerce des services[xvi];
  - Accord sur le commerce intérieur[xvii].

Nous avons aussi :

- Entrepris un vaste programme de sensibilisation au ministère et auprès d'importants intervenants en transport en vue de trouver des solutions à ce qui nuit aux activités commerciales canadiennes potentielles au chapitre des marsandises, des services et des investissements en transport;
- Commencé à élaborer la prochaine phase d'une initiative de corridor de commerce et de transport, vu l'importance de l'infrastructure du transport commercial, pour aider à acheminer les marsandises canadiennes vers les marsés mondiaux, conformément à la lettre de mandat[xviii] du ministre.

2016-2017 :

Nous avons participé à toutes les négociations clés du gouvernement en matière de commerce et d'investissement, afin de favoriser les intérêts et les priorités des intervenants canadiens dans le domaine des transports (p. ex., NAV CANADA, la Fédération maritime du Canada[xix], l'International Ship-Owners Alliance of Canada, l'Association canadienne des constructeurs de véhicules[xx], etc.). Cela a consisté à :

- Jouer un rôle appréciable dans les négociations :
  - de l'Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne;
  - de l'Accord de libre-échange du Canada[xxi6], lequel élimine les obstacles commerciaux entre les provinces et les territoires du Canada;
  - de l'Accord sur le commerce des services;
- Appuyer les travaux préliminaires et les analyses :
  - visant l'éventuelle renégociation de l'Accord de libre-échange nord-américain[xxii];
  - visant les discussions exploratoires en vue d'un accord de libre-échange avec la Chine.

Explication de l'écart

Pour ce qui est de l'alinéa 1.1.5a) : Nous n'avons pas atteint la cible pour deux raisons :

1) deux grands fournisseurs de données n'ont pas fourni de données l'an dernier. Nous avons depuis réglé ce problème, et recueillerons les données manquantes en 2017. Si nous éliminons de nos statistiques cet effet exceptionnel important, les transporteurs aériens sont conformes à hauteur de 88 %, ce qui dépasse la cible;
2) les transporteurs sont passés à notre nouveau site Web de collecte de données, ce qui a eu pour effet de retarder la collecte de certaines données. Nous nous attendons à ce que cet effet soit provisoire et à ce que les transporteurs nous soumettent les données manquantes à titre rétroactif.

[6] L'Accord canadien de libre-échange intéresse l'ensemble des provinces et des territoires, et il remplace l'Accord sur le commerce intérieur.

Programme 1.2 : Portes d'entrée et corridors

Sous-programme 1.2.1 : Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique

Description : La croissance économique rapide de la Chine et celle d'autres pays de la région Asie-Pacifique transforment les échanges commerciaux internationaux. La Chine est désormais le deuxième plus important partenaire commercial du Canada, et la circulation commerciale Canada-Asie devrait continuer de s'accroître. Le programme de l'initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique[xxiii] vise à établir le Canada comme le meilleur lien commercial entre l'Asie et l'Amérique du Nord. Ce Programme coordonne et gère un ensemble intégré d'investissements (au moyen d'exécutions directes et de contributions) et de mesures stratégiques visant les objectifs suivants : relancer les échanges commerciaux du Canada avec la région de l'Asie-Pacifique; augmenter la quantité des importations par conteneur à destination de l'Amérique du Nord en provenance d'Asie; et accroître la fiabilité de la porte d'entrée et du corridor.

Sous-programme 1.2.2 : Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers

Description : Le programme du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers[xxiv] a pour but d'améliorer le mouvement des marsandises entre le Canada et le reste du monde en examinant les mesures stratégiques et en améliorant l'infrastructure aux emplacements clés, comme les grands passages frontaliers entre le Canada et les États-Unis.

2016-2017 Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes

Nom du sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
1.2.1 Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique	37 166 762	9 941 927	27 224 835
1.2.2 Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers	222 436 241	148 694 529	73 741 712

2016-2017 Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) – Pour les sous-programmes

Nom du sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
1.2.1 Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique	4	4	0
1.2.2 Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers	15	10	5

Résultats atteints – Pour les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date de réalisation	2016-2017 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels	2014-2015 Résultats réels
1.2.1 Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique						
a) L'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique est une initiative canadienne efficiente et fiable qui encourage le commerce international	Fluidité pour les ports de la Colombie-Britannique : Temps total moyen de transit (nombre de jours) pour les frets conteneurisés internationaux passant par les portes d'entrée et les corridors commerciaux des ports de la Colombie-Britannique à Toronto	8,5 jours en moyenne et écart-type de 0,5 jour	mars 2017	Moyenne de 9,4 jours, écart type de 0,8 jour	Moyenne de 9,7 jours, écart type de 1,3 jour	Moyenne de 10,9 jours, écart type de 1,6 jour
b) L'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique est une initiative canadienne efficiente et fiable qui encourage le commerce international	Proportion du commerce de la côte Ouest de l'Amérique du Nord selon le changement en volume d'importations et d'exportations en équivalent vingt pieds (EVP)[7]	12 %	mars 2017	14 %	14 %	12,8 %
c) L'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique est une initiative canadienne efficiente et fiable qui encourage le commerce international	Valeur des importations qui passent par les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques (millions de dollars – en devises canadiennes)	Importations : 42 100 $	mars 2017	48 780 $	48 817 $	46 682 $
d) L'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique est une initiative canadienne efficiente et fiable	Valeur des exportations qui passent par les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques (millions	Exportations : 69 200 $	mars 2017	76 333 $	76 420 $	73 865 $

[7] Unité de mesure égale à l'espace occupé par un conteneur de vingt pieds courant. On s'en sert pour énoncer la capacité d'un navire porte-conteneurs ou d'une aire d'entreposage. Un conteneur de 40 pieds équivaut à deux EVP. Source : Association américaine des autorités portuaires

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date de réalisation	2016-2017 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels	2014-2015 Résultats réels
qui encourage le commerce international	de dollars – en devises canadiennes)					
1.2.2 Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers						
a) Les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques du Canada sont efficients et fiables, et ils sont utilisés pour le commerce international	Temps total moyen de transit (nombre de jours) pour le fret conteneurisé international passant par les portes d'entrée et les corridors commerciaux continentaux et de l'Atlantique	4 jours en moyenne et écart-type de 0,3 jour	mars 2017	Moyenne de 4,2 jours, écart type de 0,4 jour	Moyenne de 4,9 jours, écart type de 0,7 jour	Moyenne de 4,5 jours, écart type de 0,4 jour
b) Les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques du Canada sont efficients et fiables, et ils sont utilisés pour le commerce international	Valeur des importations qui passent par la porte d'entrée et le corridor commercial continental de l'Ontario (millions de dollars – en devises canadiennes)	265 000 $	mars 2017	333 530 $	324 720 $	292 587 $
c) Les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques du Canada sont efficients et fiables, et ils sont utilisés pour le commerce international	Valeur des exportations qui passent par la porte d'entrée et le corridor commercial continental de l'Ontario (millions de dollars – en devises canadiennes)	206 200 $	mars 2017	266 508 $	256 322 $	235 104 $
d) Les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques du Canada sont efficients et fiables, et ils sont utilisés pour le commerce international	Valeur des importations qui passent par la porte d'entrée et le corridor commercial continental du Québec (millions de dollars – en devises canadiennes)	75 800 $	mars 2017	73 658 $	78 409 $	78 968 $
e) Les portes d'entrée et les corridors commerciaux	Valeur des exportations qui passent par la porte d'entrée et le corridor	65 600 $	mars 2017	71 636 $	73 871 $	69 794 $

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date de réalisation	2016-2017 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels	2014-2015 Résultats réels
stratégiques du Canada sont efficients et fiables, et ils sont utilisés pour le commerce international	commercial continental du Québec (millions de dollars – en devises canadiennes)					
f) Les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques du Canada sont efficients et fiables, et ils sont utilisés pour le commerce international	Valeur des importations qui passent par la porte d'entrée et le corridor commercial de l'Atlantique (millions de dollars – en devises canadiennes)	25 700 $	mars 2017	23 263 $	22 360 $	25 651 $
g) Les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques du Canada sont efficients et fiables, et ils sont utilisés pour le commerce international	Valeur des exportations qui passent par la porte d'entrée et le corridor commercial de l'Atlantique (millions de dollars – en devises canadiennes)	30 800 $	mars 2017	24 968 $	26 943 $	30 550 $
h) Les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques du Canada sont efficients et fiables, et ils sont utilisés pour le commerce international	Proportion de la porte d'entrée de l'Atlantique (Halifax) et de la porte d'entrée continentale (Montréal) du commerce de la côte Est de l'Amérique du Nord en importations et en exportations en volume d'importations et d'exportations en équivalent vingt pieds (EVP)	9,5 %	mars 2017	9,7 %	9,7 %	9,7 %

Explication de l'écart

Pour tous les indicateurs de rendement : Dans la plupart des cas, nous avons respecté ou même dépassé les cibles. Lorsque les cibles n'étaient pas respectées, l'écart était minime dans bien des cas. Il faut remarquer :

- les importations qui entrent et les exportations qui sortent par la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique ont reculé avec les États-Unis, à cause du taux de croissance économique modeste de 1,6 % aux États-Unis, soit le plus bas depuis 2011, **mais** elles

ont augmenté avec le reste du monde, y compris la valeur des exportations vers la Chine de produits comme le cuivre, le colza, les produits ligneux, le minerai de fer et le charbon;
- la croissance des importations et des exportations américaines par divers points de sortie/d'entrée en Ontario s'explique dans une large mesure par l'augmentation du trafic des camions transportant des produits automobiles, des machines et des équipements électriques, d'autres produits manufacturés et des produits agricoles;
- un moins grand volume d'importations/exportations des États-Unis sont passées par le Québec et la porte d'entrée de l'Atlantique en raison de l'évolution des tendances commerciales pour les produits en vrac.

Programme 1.3 : Infrastructures de transport

Sous-programme 1.3.1 : Infrastructure de transport aérien

Description : Conformément à la Politique nationale des aéroports[xxv], le Programme d'infrastructure de transport aérien est responsable des services aéroportuaires sous compétence fédérale pour le bien des voyageurs et des entreprises du Canada. Le Programme permet d'assurer la gérance des administrations aéroportuaires afin de protéger les intérêts du gouvernement en tant que propriétaire et la conformité aux conditions des baux; d'exploiter les aéroports régionaux/locaux et éloignés qui appartiennent au gouvernement fédéral; de fournir un soutien financier aux aéroports admissibles qui n'appartiennent pas au gouvernement fédéral afin d'assurer le maintien de l'exploitation et de la sécurité de l'infrastructure côté piste, et de gérer d'autres infrastructures aéroportuaires visées par des engagements fédéraux de longue date en assurant un soutien financier à douze collectivités du Labrador, par l'entremise du gouvernement provincial, afin d'entretenir les bandes d'atterrissage.

Sous-sous-programme 1.3.1.1 : Gérance des administrations aéroportuaires

Description : Le Réseau national d'aéroports[xxvi] (RNA) est un système de transport vital ayant des ramifications importantes avec l'économie canadienne. Afin de protéger les intérêts du gouvernement fédéral en tant que propriétaire et d'assurer la conformité aux conditions des baux, le Programme de gérance des administrations aéroportuaires permet d'assurer des services de surveillance et de gestion des biens immobiliers aux aéroports dont l'exploitation a été transférée à des administrations aéroportuaires locales. Il permet aussi de gérer certaines responsabilités en ce qui a trait au Système de navigation aérienne (SNA) commercialisé. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : s'assurer que les administrations aéroportuaires respectent les conditions de leurs baux; traiter rapidement les questions concernant la gestion des baux; achever les travaux d'assainissement de l'environnement des terres du SNA; gérer les liens permanents avec NAV CANADA relativement aux questions immobilières; et percevoir le revenu locatif des aéroports.

Sous-sous-programme 1.3.1.2 : Exploitation des aéroports

Description : Conformément à la Politique nationale des aéroports et dans l'intérêt des localités concernées, le Programme d'exploitation des aéroports exploite 18 aéroports éloignés, régionaux et locaux appartenant à Transports Canada[xxvii].

Sous-sous-programme 1.3.1.3 : Soutien aux petits aérodromes

Description : Le Programme de soutien aux petits aérodromes assure un soutien pour les projets d'immobilisations liés à la sécurité des pistes dans le cadre du Programme d'aide aux

immobilisations aéroportuaires[xxviii] (PAIA), et il permet de gérer les engagements existants grâce auxquels certaines collectivités ont accès aux services et aux infrastructures aéroportuaires. Conformément à la Politique nationale des aéroports, le PAIA assure un soutien aux aéroports admissibles qui n'appartiennent pas au gouvernement fédéral. Il offre un financement pour les projets d'immobilisations liés à la sécurité sur les pistes, qui peut également s'appliquer à la protection des biens qui ne se trouvent pas sur les pistes. Ce Programme vise les aéroports qui ont un besoin financier démontré pour effectuer les dépenses en capital nécessaires au maintien de la sécurité. On assure le soutien des engagements en accordant de l'aide financière : au gouvernement provincial dans le cadre du Programme des pistes d'atterrissage côtières du Labrador en vue de l'entretien des bandes d'atterrissage dans douze collectivités du Labrador; et à quatre aéroports du Québec afin de couvrir une partie des déficits d'exploitation, grâce au Programme de subvention au fonctionnement et à l'entretien des aéroports.

Sous-programme 1.3.2 : Infrastructure de transport maritime

Description : Le Programme d'infrastructure de transport maritime fonctionne à partir d'un cadre de politique axé sur le commerce et appuie le commerce canadien en rendant les biens maritimes disponibles à des fins commerciales. Le Programme surveille l'intendance des biens exploités par des tiers, par une prestation directe par le secteur public; gère les accords de contribution; agit à titre d'intendant des Administrations aéroportuaires canadiennes et des terrains qu'elles gèrent; exploiter et céder les ports publics de Transports Canada; assurer et appuyer la gérance de services de traversiers offerts dans les régions éloignées, à l'échelle régionale et imposés par la Constitution; et assurer et appuyer la gérance de la Voie maritime du Saint Laurent.

Sous-sous-programme 1.3.2.1 : Gérance des administrations portuaires canadiennes

Description : Le Programme de gérance des administrations portuaires canadiennes assure la surveillance de18 administrations portuaires du Canada (APC) qui gèrent les biens qui appartiennent au fédéral ou qui sont assujettis aux lois fédérales. Il s'agit de favoriser un régime de type commercial qui appuie les échanges commerciaux du Canada dans les limites des cadres stratégique et législatif. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : examiner et approuver les demandes d'acquisitions et de cessions immobilières de manière à s'assurer qu'elles sont conformes aux lois et aux politiques pertinentes, et qu'elles tiennent compte des préoccupations environnementales et des préoccupations des Autochtones; surveiller le processus de nomination qui doit être conforme à la Loi maritime du Canada; examiner et approuver les demandes de modifications aux activités des APC, aux limites d'emprunt, à la durée des baux ou à l'établissement de filiales; et assurer la conformité aux exigences relatives aux redevances sur les recettes brutes.

Sous-sous-programme 1.3.2.2 : Gérance de la voie maritime et soutien

Description : En vertu de la Loi maritime du Canada, il incombe à Transports Canada de protéger les activités et la viabilité à long terme de la Voie maritime du Saint Laurent comme partie intégrante de l'infrastructure de transport nationale du Canada. Le Programme de gérance de la voie maritime et de soutien permet de surveiller la gestion, l'exploitation et l'entretien de la partie canadienne de la Voie maritime du Saint-Laurent par l'entremise de la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent[xxix] (la Corporation de la Voie maritime), dans l'intérêt des usagers de la Voie maritime et des entreprises et collectivités qui en dépendent. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : administrer, négocier et surveiller l'entente de vingt ans que le gouvernement fédéral a conclue avec la Corporation de

la voie maritime; verser les paiements législatifs; négocier et surveiller les plans d'activités quinquennaux qui établissent les objectifs opérationnels et les coûts de renouvellement des biens; et superviser la gestion des biens non liés à la navigation, y compris la cession des biens excédentaires de la Voie maritime.

Sous-sous-programme 1.3.2.3 : Gérance des services de traversiers et soutien

Description : Le Programme de gérance des services de traversiers et de soutien dessert les Canadiens, les collectivités et les entreprises qui dépendent des services de traversiers. Il permet de surveiller le financement et la participation du gouvernement fédéral en ce qui a trait aux services de traversiers dans l'ensemble du pays. Le Programme vise le service de la société d'État Marine Atlantique[xxx] qui relie Terre-Neuve au reste du Canada conformément au mandat constitutionnel; trois services interprovinciaux du secteur privé dans le Canada Atlantique et l'est du Québec, y compris un service dans la collectivité éloignée des Îles-de-la-Madeleine selon le Programme de contribution pour les services de traversier[xxxi]; et le versement d'une subvention annuelle pour des services en Colombie-Britannique.

Sous-sous-programme 1.3.2.4 : Exploitation des ports

Description : Le Programme d'exploitation des ports assure l'accès aux installations maritimes sous le contrôle de Transports Canada aux usagers des ports et aux collectivités qu'ils desservent. Il permet la gestion et le maintien des ports qui appartiennent à Transports Canada, ce qui comprend l'établissement et la collecte des frais portuaires publics nationaux dans ces ports.

Sous-programme 1.3.3 : Infrastructure de transport terrestre et intermodal

Description : Le Programme d'infrastructure de transport terrestre appuie le commerce et la mobilité au Canada en favorisant l'accès efficient et économique aux réseaux de transport terrestre, tout en renforçant la sécurité des transports. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : élaborer, concevoir, négocier et gérer les fonds fédéraux pour les routes, les passages frontaliers, les compagnies de chemin de fer, le transport en commun et les ponts relevant de la compétence fédérale; collaborer avec les provinces, les territoires et les autres partenaires en ce qui a trait à l'élaboration de programmes et de politiques d'infrastructure, en mettant plus précisément l'accent sur le Réseau routier national; assurer la gérance de VIA Rail Canada[xxxii] et des ponts relevant de la compétence fédérale; et gérer les engagements de longue date en ce qui a trait à la prestation de services de transport ferroviaire à l'échelle régionale.

Sous-sous-programme 1.3.3.1 : Gérance du transport ferroviaire voyageur et soutien

Description : Le Programme de gérance du transport ferroviaire voyageur et de soutien rend accessibles les services de transport ferroviaire voyageurs à l'échelle nationale, à l'échelle régionale et dans les régions éloignées dans l'ensemble du Canada. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : assurer la gérance de VIA Rail Canada et gérer la subvention annuelle à VIA Rail Canada; surveiller et fournir des conseils politiques sur les services ferroviaires voyageurs; administrer les contributions aux entreprises du secteur privé ou aux bandes des Premières nations qui exploitent des services de transport ferroviaire voyageurs dans les régions éloignées; et fournir le financement pour les projets d'immobilisations qui appuient les services de transport ferroviaire.

Sous-sous-programme 1.3.3.2 : Gérance des ponts

Description : Relevant de la Loi sur les ponts et tunnels internationaux et d'autres textes législatifs, le Programme de gérance des ponts permet de traiter des questions de capacité des ponts et tunnels relevant de la compétence fédérale en vue de satisfaire de façon sécuritaire aux besoins actuels et futurs en matière de transport. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : la mise en œuvre et la gestion des initiatives et des contributions fédérales qui visent à répondre aux besoins des ponts sous compétence fédérale; la surveillance de la conformité des exploitants de ponts et tunnels à la réglementation pertinente; l'élaboration et la mise en œuvre des lois et règlements régissant les exploitants de ponts internationaux; la surveillance de la gérance du Pont de la Confédération conformément à une obligation constitutionnelle; et le versement des paiements législatifs à la Compagnie des chemins de fer nationaux (CN) pour la partie routière du pont Victoria à Montréal.

Sous-sous-programme 1.3.3.3 : Soutien aux infrastructures routières et à d'autres modes de transport

Description : Le Programme de soutien aux infrastructures routières et à d'autres modes de transport profite aux usagers de la route, aux intervenants et aux collectivités, car il permet d'améliorer les routes, les ponts, les systèmes de transport en commun et les systèmes technologiques pour le transport et les passages frontaliers, réduisant ainsi la congestion, les accidents et les coûts d'exploitation des intervenants et des usagers. Les fonctions qui se rattachent à ce programme intermodal sont les suivantes : fournir de l'orientation pour la conception de programme; gérer les contributions fédérales visant à améliorer le Réseau routier national (RRN), l'infrastructure frontalière Canada-États-Unis, les initiatives par rapport aux réseaux de transport en commun et à d'autres infrastructures de transport; élaborer, superviser et mettre en œuvre des politiques fédérales, et coordonner les enjeux liés aux infrastructures; évaluer les projets de transport du plan Chantiers Canada; et aider à surveiller le rendement de l'infrastructure de transport, en collaboration avec les intervenants.

2016-2017 Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes et les sous-sous-programmes

Nom du sous-programme / sous-sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
1.3.1 Infrastructure de transport aérien	137 446 152	100 492 837	36 953 315
1.3.1.1 Gérance des administrations aéroportuaires	1 701 773	1 424 314	277 459
1.3.1.2 Exploitation des aéroports	90 869 744	60 038 951	30 830 793
1.3.1.3 Soutien aux petits aérodromes	44 874 635	39 029 572	5 845 063
1.3.2 Infrastructure de transport maritime	188 698 846	224 923 787	(36 224 941)
1.3.2.1 Gérance des administrations portuaires canadiennes	1 422 243	1 016 263	405 980
1.3.2.2 Gérance de la voie maritime et soutien	129 504 624	126 407 360	3 097 264
1.3.2.3 Gérance des services de traversiers et soutien	49 636 943	83 741 160	(34 104 217)
1.3.2.4 Exploitation des ports	8 135 036	13 759 004	(5 623 968)
1.3.3 Infrastructure de transport terrestre et intermodale	89 292 564	82 058 666	7 233 898

Nom du sous-programme / sous-sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
1.3.3.1 Gérance du transport ferroviaire voyageur et soutien	12 210 267	11 614 283	595 984
1.3.3.2 Gérance des ponts	69 679 636	67 208 224	2 471 412
1.3.3.3 Soutien aux infrastructures routières et à d'autres modes de transport	7 402 661	3 236 159	4 166 502

2016-2017 Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) – Pour les sous-programmes et les sous-sous programmes

Nom du sous-programme / sous-sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
1.3.1 Infrastructure de transport aérien	144	136	8
1.3.1.1 Gérance des administrations aéroportuaires	10	9	1
1.3.1.2 Exploitation des aéroports	111	110	1
1.3.1.3 Soutien aux petits aérodromes	23	17	6
1.3.2 Infrastructure de transport maritime	46	66	(20)
1.3.2.1 Gérance des administrations portuaires canadiennes	7	9	(2)
1.3.2.2 Gérance de la voie maritime et soutien	8	6	2
1.3.2.3 Gérance des services de traversiers et soutien	1	9	(8)
1.3.2.4 Exploitation des ports	30	42	(12)
1.3.3 Infrastructure de transport terrestre et intermodale	27	20	7
1.3.3.1 Gérance du transport ferroviaire voyageur et soutien	3	1	2
1.3.3.2 Gérance des ponts	3	2	1
1.3.3.3 Soutien aux infrastructures routières et à d'autres modes de transport	21	17	4

Résultats atteints – Pour les sous-programmes et les sous-sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date de réalisation	2016-2017 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels	2014-2015 Résultats réels
1.3.1 Infrastructure de transport aérien						
L'infrastructure financée par le fédéral est opérationnelle	Pourcentage de l'infrastructure financée par le fédéral qui est opérationnelle	100 %	mars 2017	100 %	100 %	100 %
1.3.1.1 Gérance des administrations aéroportuaires						
Les aéroports du Réseau national d'aéroports respectent leurs baux	Pourcentage des aéroports du RNA qui respectent substantiellement les modalités de leurs baux	100 %	mars 2017	100 %	100 %	100 %

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date de réalisation	2016-2017 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels	2014-2015 Résultats réels
1.3.1.2 Exploitation des aéroports						
Les aéroports sont opérationnels pour les usagers	Pourcentage des aéroports qui sont opérationnels	100 %	mars 2017	100 %	100 %	100 %
1.3.1.3 Soutien aux petits aérodromes						
Les aéroports sont opérationnels pour les usagers	Pourcentage des aéroports financés qui ont une certification opérationnelle	100 %	mars 2017	100 %	100 %	100 %
1.3.2 Infrastructure de transport maritime						
L'infrastructure maritime est opérationnelle pour les usagers	Pourcentage de l'infrastructure maritime qui est opérationnelle	100 %	mars 2017	100 %	100 %	100 %
1.3.2.1 Gérance des administrations portuaires canadiennes						
Conformité aux lois, aux règlements et aux lettres patentes	Pourcentage des transactions qui sont en conformité avec les lois, les règlements et les politiques du gouvernement fédéral	100 %	mars 2017	100 %	100 %	100 %
1.3.2.2 Gérance de la voie maritime et soutien						
La Voie maritime du Saint-Laurent est ouverte et accessible à la circulation commerciale	Pourcentage de la Voie qui est accessible	99 %	mars 2017	99,6 %	99 %	99 %
1.3.2.3 Gérance des services de traversiers et soutien						
Les services de traversiers offerts dans les régions éloignées, à l'échelle régionale et imposés par la Constitution sont accessibles aux usagers	Pourcentage des traverses prévues qui sont effectuées	100 %[8]	mars 2017	Traverses Saint John-Digby et Cap-aux-Meules-Souris : 100 % Traverse Wood Islands-Caribou : 81 %	100 %	100 %

[8] À l'exception des problèmes liés à la mécanique et aux conditions météorologiques, qui sont hors du contrôle de l'exploitant.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date de réalisation	2016-2017 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels	2014-2015 Résultats réels
1.3.2.4 Exploitation des ports						
Les ports dont Transports Canada est propriétaire sont opérationnels pour les usagers	Pourcentage des ports exploitables qui sont opérationnels	100 %	mars 2017	100 %	100 %	100 %
1.3.3 Infrastructure de transport terrestre et intermodale						
Les projets d'infrastructure de transport terrestre financés par le gouvernement fédéral ont été réalisés, et les usagers peuvent en bénéficier conformément à la date de conclusion de l'accord avec le bénéficiaire	Pourcentage de l'infrastructure de transport terrestre financée par le fédéral qui est opérationnelle	100 %	mars 2017	100 %	94,5%	94,5%
1.3.3.1 Gérance du transport ferroviaire voyageur et soutien						
Les services ferroviaires voyageurs interurbains et en régions éloignées, financés par le fédéral permettent de respecter les engagements actuels	Pourcentage des voyages ferroviaires de passagers (mesuré par trains-kilomètres) livré par des transporteurs ferroviaires voyageurs subventionnés par le fédéral (services interurbains et en régions éloignées)	98 %	mars 2017	102 %	99 %	95 %
1.3.3.2 Gérance des ponts						
Les ponts sous compétence fédérale peuvent répondre à la demande actuelle et future	Pourcentage du financement fédéral qui est obtenu et versé à temps pour permettre à un projet de débuter dans la période convenue	100 %	mars 2017	100 %	S.O.	S.O.
1.3.3.3 Soutien aux infrastructures routières et à d'autres modes de transport						
L'infrastructure des routes et des postes frontaliers financée par le fédéral est accessible aux usagers	Pourcentage des projets de routes et de postes frontaliers qui atteignent les objectifs de financement	100 %	mars 2017	100 %	100 %	100 %

Explication de l'écart

À propos du 1.3.2.3 : Nous n'avons pas atteint la cible en ce qui concerne le service de traversier reliant Wood Islands (Île-du-Prince-Édouard) et Caribou (Nouvelle-Écosse) à cause des réparations imprévues qu'a dû subir le traversier NM Holiday Island durant l'été 2016. Ce navire n'a pas été disponible durant la saison de pointe, ce qui a réduit le nombre total d'allers-retours quotidiens.

Pour ce qui est du 1.3.3.1 : Ce résultat est attribuable aux fréquences nouvelles/accrues assurées par VIA Rail Canada.

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 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 sous-programmes ci-après des programmes contribuent à l'atteinte ce résultat stratégique :

Programme 2.1 : Air pur – Transport

Sous-programme 2.1.1 : Cadre réglementaire sur la qualité de l'air et surveillance

Description : Le Programme du cadre réglementaire sur la qualité de l'air et de la surveillance, qui tient son pouvoir de la Loi sur la sécurité ferroviaire[xxxiii], de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada[xxxiv] et de la Loi sur l'aéronautique[xxxv], contribue à réduire les émissions atmosphériques provenant du secteur des transports grâce à la création et à la mise en œuvre de régimes réglementaires. Il permet d'établir les cadres juridique et réglementaire qui régissent les émissions atmosphériques et de gaz à effet de serre provenant des secteurs aériens, maritimes et ferroviaires; de surveiller la conformité des entreprises de transport à l'égard de leurs obligations réglementaires; de représenter le Canada dans des discussions visant à établir des normes internationales concernant les émissions atmosphériques et de gaz à effet de serre dans ces secteurs; de fournir de l'appui à Environnement et Changement climatique Canada[xxxvi] dans l'élaboration de règlements visant les émissions de gaz à effet de serre des véhicules routiers, et de contribuer à l'élaboration et à la mise en œuvre d'instruments en vue de réduire les émissions atmosphériques provenant du secteur des transports au Canada.

Sous-programme 2.1.2 : Initiatives en matière d'air pur

Description : Les Initiatives en matière d'air pur permettent au gouvernement fédéral de faire progresser son programme environnemental du secteur des transports en favorisant et en démontrant des moyens visant à réduire les gaz à effet de serre et autres polluants liés au transport; en mettant à l'épreuve et en appliquant des technologies automobiles de pointe en vue de réduire les gaz à effet de serre et autres polluants provenant des véhicules motorisés; en créant des partenariats; et en concevant, en négociant et en gérant les initiatives de réduction des émissions liées au transport.

Les initiatives précises inclus : l'[l'écoTECHNOLOGIE pour les véhicules II][xxxvii], l'Initiative sur l'empreinte carbonique des portes d'entrée, le [Programme d'alimentation à quai pour les ports][xxxviii] et le Programme de système de réservation de camions.

2016-2017 Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes

Nom du sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
2.1.1 Cadre réglementaire sur la qualité de l'air et surveillance	1 555 286	8 405 998	(6 850 712)
2.1.2 Initiatives sur l'air pur	10 461 759	12 839 677	(2 377 918)

2016-2017 Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) – Pour les sous-programmes

Nom du sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
2.1.1 Cadre réglementaire sur la qualité de l'air et surveillance	13	37	(24)
2.1.2 Initiatives sur l'air pur	2	25	(23)

Résultats atteints – Pour les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date de réalisation	2016-2017 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels	2014-2015 Résultats réels
2.1.1 Cadre réglementaire sur la qualité de l'air et surveillance						
Cadre réglementaire (et politiques) sur l'air pur qui concorde avec les normes internationales	Pourcentage des instruments qui concordent avec les lois canadiennes ou les normes internationales	100 %	mars 2017	100 % pour les secteurs aérien et maritime Sans objet pour le secteur ferroviaire	100 % pour les secteurs aérien et maritime Sans objet pour le secteur ferroviaire	100 % pour le secteur aérien; 80 % pour le transport maritime
2.1.2 Initiatives sur l'air pur						
Les technologies écologiques de transport sont accessibles aux usagers	Nombre de sites utilisant des technologies de transport moins polluantes[9]	10	mars 2017	15	17	8 sur 10

[9] Cet indicateur s'applique au Programme d'alimentation à quai pour les ports et à l'Initiative en matière de transport propre liée aux activités portuaires du camionnage.

Explication de l'écart

Pour ce qui est du 2.1.2 : La cible globale a été dépassée de cinq. Cela comprend :

- en vertu du Programme d'alimentation à quai pour les ports, quatre projets ont été menés à terme et trois projets sont en cours de construction. Ce programme doit prendre fin le 31 mars 2019;
- en vertu du Programme de système de réservation de camions, sept projets ont été menés à terme. Un projet dans le port de Vancouver est en cours de réalisation et devrait être terminé d'ici au 31 mars 2018.

Programme 2.2 : Eau propre – Transport

Sous-programme 2.2.1 : Cadre réglementaire du programme Eau propre

Description : Relevant de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques[xxxix], de la Loi sur la responsabilité en matière maritime ainsi que de certaines conventions internationales, le Cadre réglementaire du programme eau propre fixe les cadres juridiques et réglementaires qui régissent la protection du milieu marin contre la pollution et les espèces envahissantes ainsi que les répercussions des cas de pollution sur l'environnement.

Sous-programme 2.2.2 : Programme de surveillance réglementaire pour l'assainissement de l'eau

Description : Le Programme de surveillance réglementaire pour l'assainissement de l'eau contribue à réduire la pollution causée par le transport par navires en permettant de surveiller la conformité des sociétés de transport maritime au cadre réglementaire en matière de sécurité maritime au moyen d'activités de surveillance, d'inspection, de vérification, de suivi et d'application de la loi.

2016-2017 Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes

Nom du sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
2.2.1 Cadre réglementaire du programme Eau propre	16 074 779	14 239 733	1 835 046
2.2.2 Programme de surveillance réglementaire pour l'assainissement de l'eau	13 106 979	10 067 846	3 039 133

2016-2017 Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) – Pour les sous-programmes

Nom du sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
2.2.1 Cadre réglementaire du programme Eau propre	30	28	2
2.2.2 Programme de surveillance réglementaire pour l'assainissement de l'eau	52	50	2

Résultats atteints – Pour les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date de réalisation	2016-2017 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels	2014-2015 Résultats réels
2.2.1 Cadre réglementaire du programme Eau propre						
Lois, règlements et politiques qui sont harmonisés avec les normes internationales adoptées	Pourcentage des instruments qui concordent avec les lois canadiennes et les normes internationales adoptées	95 %	mars 2017	95 %	S.O.	99 %
2.2.2 Programme de surveillance réglementaire pour l'assainissement de l'eau						
a) L'industrie est conforme au cadre réglementaire	Pourcentage des navires qui sont conformes au cadre réglementaire régissant le régime d'intervention environnementale	95 %	mars 2017	98,8 %	S.O.	98,7 %
b) L'industrie est conforme au cadre réglementaire pour le rejet d'eau de ballast dans les eaux de compétence canadienne	Pourcentage des navires qui respectent les règles relatives aux rapports du Règlement sur le contrôle et la gestion des eaux de ballast[xl]	95 %	mars 2017	99,1 %	99 %	90 %

Programme 2.3 : Gérance de l'environnement – Transport

Description : Le Programme gérance de l'environnement n'a pas de sous-programme.

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 marsandises dans tout le Canada, et à l'international, sans causer de blessures, de décès ou de dommages matériels. Les activités sous ce résultat stratégique visent collectivement, en grande partie, à influencer le comportement du public et de l'industrie au moyen de politiques, normes, lois et règlements. Les régimes de réglementation que l'on harmonise et que l'on rationalise, grâce à l'expérience de pays et d'intervenants multiples, facilitent le recours à des pratiques de transport sécuritaire et sûr et à l'instauration d'une culture saine de la sécurité et de la sûreté. En outre, Transports Canada veille à ce que les Canadiens et l'industrie du transport respectent le cadre de réglementation au moyen de ses programmes de surveillance.

Les sous-programmes et sous-sous-programmes ci-après des programmes contribuent à l'atteinte de ce résultat stratégique :

Programme 3.1 : Sécurité aérienne

Sous-programme 3.1.1 : Cadre réglementaire de la sécurité aérienne

Description : Le Programme du cadre réglementaire de la sécurité aérienne assure l'utilisation équilibrée d'outils (politiques, lignes directrices, règlements, normes, activités d'éducation et de sensibilisation), fondé sur les risques, de manière à promouvoir un cadre réglementaire de sécurité aérienne harmonisé pour les Canadiens ainsi que pour l'industrie aérienne au Canada.

Sous-programme 3.1.2 : Surveillance de la sécurité aérienne

Description : Le Programme de surveillance de la sécurité aérienne est fondé sur les risques, et permet d'appuyer la conformité de l'industrie aéronautique avec le cadre réglementaire au moyen de services, d'évaluations et de validations, d'inspections, de vérifications et, au besoin, de mesures d'application de la loi.

Sous-sous-programme 3.1.2.1 : Service à l'industrie aéronautique

Description : En s'inspirant des normes et des exigences réglementaires du Règlement de l'aviation canadien[xli], les responsables du Programme de service à l'industrie aéronautique remplissent les fonctions suivantes : délivrent des permis au personnel, délivrent des certificats d'exploitation aux organismes et certifient les produits aéronautiques.

Sous-sous-programme 3.1.2.2 : Surveillance du réseau aérien

Description : Le Programme de surveillance du réseau aérien, fondé sur les risques, permet de surveiller la conformité de l'industrie aéronautique au cadre réglementaire au moyen d'évaluations et de validations, d'inspections, de vérifications et, au besoin, de mesures d'application de la loi.

Sous-programme 3.1.3 : Services des aéronefs

Description : Le Programme de services des aéronefs fournit des aéronefs, des services aériens, l'ingénierie et l'entretien des aéronefs ainsi que les services de formation connexes à Transports Canada et aux autres ministères et organismes du gouvernement fédéral.

2016-2017 Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes et les sous-sous-programmes

Nom du sous-programme / sous-sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
3.1.1 Cadre réglementaire de la sécurité aérienne	27 726 266	23 502 754	4 223 512
3.1.2 Surveillance de la sécurité aérienne	121 638 926	111 160 665	10 478 261
3.1.2.1 Service à l'industrie aéronautique	33 488 148	34 541 736	(1 053 588)
3.1.2.2 Surveillance du réseau aérien	88 150 778	76 618 929	11 531 849
3.1.3 Aide aux immobilisations aéroportuaires	29 725 389	25 512 727	4 212 662

2016-2017 Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) – Pour les sous-programmes et les sous-sous-programmes

Nom du sous-programme / sous-sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
3.1.1 Cadre réglementaire de la sécurité aérienne	253	178	75
3.1.2 Surveillance de la sécurité aérienne	1 127	1 009	118
3.1.2.1 Service à l'industrie aéronautique	348	371	(23)
3.1.2.2 Surveillance du réseau aérien	779	638	141
3.1.3 Aide aux immobilisations aéroportuaires	352	283	69

Résultats atteints – Pour les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date de réalisation	2016-2017 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels	2014-2015 Résultats réels
3.1.1 Cadre réglementaire de la sécurité aérienne						
Un programme d'établissement de règle qui arrive à point nommé et appuie le cadre de règlementation axé sur le risque	Temps moyen (en années) pour l'élaboration de nouveaux règlements ou la modification de règlements régissant la sécurité aérienne (dans le but de calculer le taux moyen quinquennal, dès qu'il y aura suffisamment de données) (Amélioration = diminution)	5,36 (baisse de 5 % par rapport à l'année précédente)	décembre 2016	2,15	2,26	3,56
3.1.2 Surveillance de la sécurité aérienne						
Conformité du milieu de l'aviation avec les exigences réglementaires	Nombre de constatations de non-conformité des entreprises aériennes selon les certificats détenus en comparant une année à l'autre. (Amélioration = diminution) Nota : La tendance générale ne peut être mesurée pleinement avant la fin de l'exercice financier 2017–2018, étant donné que le cycle de surveillance est de 5 ans et que celui-ci a commencé en 2013–2014	Baisse de 1 %	mars 2017	13 % = baisse de 4 % par rapport à l'année précédente	17 %	S.O.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date de réalisation	2016-2017 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels	2014-2015 Résultats réels
3.1.2.1 Service à l'industrie aéronautique						
Les services offerts appuient les activités de l'industrie aéronautique canadienne	Pourcentage (%) des services offerts qui respectent les normes de service (Amélioration = augmentation) *Nota : Toutes les activités nationales ne sont pas représentées.	69 % (hausse de 5 % par rapport à l'année précédente)	mars 2017	79 %	89 %	88 %
3.1.2.2 Surveillance du réseau aérien						
La communauté aérienne gère systématiquement les dangers et les risques de l'aviation	Gravité moyenne des cas de non-conformité observés dans les entreprises aérienne selon les certificats détenus et sur une échelle de 1 à 3 (1=mineure, 2=modérée, 3=majeure)	2,0	mars 2017	2,0	2,0	1,94
3.1.3 Aide aux immobilisations aéroportuaires						
a) Services d'aviation sécuritaires donnant confiance aux clients	Pourcentage de clients satisfaits ou très satisfait du service (notation de 2 ou 3 sur une échelle de 3) (Amélioration = augmentation)	80 %	mars 2017	80 %	80 %	80 %
b) Services d'aviation sécuritaires donnant confiance aux clients	Nombre d'incidents de catégorie 3[10] ou plus (par 1 000 h de vol) (Amélioration = diminution)	2,0	mars 2017	2,0	1,59	1,10

Explication de l'écart

À propos du 3.1.1 : Il faut généralement entre trois et cinq ans pour publier un dossier de réglementation dans la Partie II de la Gazette du Canada. En 2016-2017, nous avons concentré notre attention sur un dossier de réglementation, les consultations sur les travaux dans les aérodromes, qui ont été achevés à peine en 18 mois.

[10] Les événements de catégorie 3 comprennent des événements entraînant des dommages, des blessures, des retards, des immobilisations au sol ou des coûts modérés en vertu du Règlement de l'aviation canadien.

Pour ce qui est du 3.1.3b) : La Direction générale des services de aéronefs (DGSA) a effectué 13 851 heures de vol durant l'exercice 2016-2017, et présenté 28 rapports de CAT 3 et deux rapports de CAT 4. Cela représente une hause du taux de 1,59 en 2015-2016 à 2,17 événements par tranche de 1 000 heures de vol en 2016-2017. Toutefois, la moyenne mobile quinquennale a baissé de 3 %. L'équipe de la DGSA, parallèlement à d'autres collègues de Transports Canada, examine actuellement les raisons possibles de cette hausse de taux.

Programme 3.2 : Sécurité maritime

Sous-programme 3.2.1 : Cadre réglementaire de la sécurité maritime

Description : Le Cadre réglementaire de la sécurité maritime fournit une gamme d'outils (politiques, lignes directrices, règlements et normes) afin d'appuyer un cadre réglementaire de la sécurité maritime harmonisé pour l'industrie maritime canadienne (marins, navires commerciaux [autres que les embarcations de plaisance] et embarcations de plaisance). Ce Programme déploie également des efforts pour harmoniser le cadre réglementaire de la sécurité maritime du Canada avec celui d'autres pays.

Sous-programme 3.2.2 : Surveillance de la sécurité maritime

Description : Le Programme de surveillance de la sécurité maritime est fondé sur les risques et favorise la conformité de l'industrie maritime au cadre réglementaire au moyen de services, d'évaluations, de validations, d'inspections, de vérifications et, au besoin, de mesures d'application de la loi.

Sous-programme 3.2.3 : Programme de protection de la navigation

Description : Le Programme de protection de la navigation[xlii] est responsable de l'administration de la Loi sur la protection de la navigation[xliii]. Les principales activités sont l'examen et l'autorisation d'ouvrages dans les eaux répertoriées dans l'annexe, la gestion des obstacles dans les eaux répertoriées à l'annexe ainsi que l'application de l'interdiction de jeter des matériaux dans les eaux navigables. Le Programme possède également une disposition d'adhésion qui permet au propriétaire d'un ouvrage se trouvant dans des eaux navigables non répertoriées d'en demander l'examen en vertu de la Loi. Le Programme a aussi des responsabilités sous la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada en procédant à l'examen et rendant des décisions conformément aux pouvoirs liés à la navigation, notamment dans le cadre du Programme du receveur d'épaves et du Règlement sur les bouées privées[xliv].

2016-2017 Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes

Nom du sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
3.2.1 Cadre réglementaire de la sécurité maritime	10 212 726	10 435 989	(223 263)
3.2.2 Surveillance de la sécurité maritime	41 426 162	42 748 495	(1 322 333)
3.2.3 Programme de protection de la navigation	5 175 440	6 849 606	(1 674 166)

2016-2017 Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) – Pour les sous-programmes

Nom du sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
3.2.1 Cadre réglementaire de la sécurité maritime	97	100	(3)
3.2.2 Surveillance de la sécurité maritime	406	407	(1)
3.2.3 Programme de protection de la navigation	50	47	3

Résultats atteints – Pour les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date de réalisation	2016-2017 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels	2014-2015 Résultats réels
3.2.1 Cadre réglementaire de la sécurité maritime						
Un cadre de réglementation axé sur le risque conforme aux conventions internationales et à la directive du Cabinet sur la rationalisation de la réglementation	Pourcentage de règlements alignés sur les lois canadiennes et/ou normes internationales adoptées (Amélioration = augmentation)	85 %	mars 2017	75 %	75 %	65 %
3.2.2 Surveillance de la sécurité maritime						
a) Conformité des bâtiments canadiens (autre que de plaisance) inspectés aux règlements applicables	Pourcentage de bâtiments canadiens inspectés (autre que de plaisance) qui sont conformes aux règlements applicables[11] (Amélioration = augmentation)	68 %	mars 2017	47,7 %	60 %	65 %
b) Conformité aux règlements relatifs aux embarcations de plaisance	Pourcentage d'embarcations de plaisance conformes aux règlements applicables (y compris celles qui ont fait l'objet d'une vérification de courtoisie)	60 %	mars 2017	66 %	74 %	86 %

[11] Les navires non-conformes qui sont considérés comme non sécuritaires sont arrêtés immédiatement. La non-conformité peut désigner une personne qui ne présente pas le document approprié à un inspecteur sur demande, ou l'omission de corriger un manquement à la sécurité relevé dans le navire. Toute situation de non-conformité doit être réglée dans les délais prescrits afin de continuer à garantir la sécurité maritime. Étant donné que le Groupe de la sécurité et de la sûreté maritimes de Transports Canada délivre plus de 20 000 avis de défaut de sécurité chaque année, la moyenne globale de conformité de 70 % comprend tous les navires pour lesquels aucune lacune de sécurité n'a été relevée (si minime soit-elle). Ce résultat continuera d'être surveillé au moyen d'inspections et de sensibilisation en collaboration avec les partenaires canadiens et internationaux.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date de réalisation	2016-2017 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels	2014-2015 Résultats réels
	(Amélioration = augmentation)					
c) La surveillance réglementaire par le contrôle par l'État du port est assurée grâce à l'inspection des bâtiments étrangers à risque élevé	Pourcentage de bâtiments étrangers à risque élevé inspectés (Amélioration = augmentation)	95 %	mars 2017	95 %	95 %	95 %
3.2.3 Programme de protection de la navigation						
Navigation sécuritaire dans les eaux navigables les plus achalandées du Canada	Le nombre d'ouvrage mis en place de façon sécuritaire au cours de l'année[12]	Base de référence à établir en 2017[13]	mars 2018	S.O.[14]	S.O.	S.O.

Explication de l'écart

Pour ce qui est du 3.2.1 : Alors que le résultat effectif relatif à 2016-2017 est identique à celui qui figure dans le Rapport ministériel sur le rendement 2015-2016[xlv], nous avons réalisé d'importants progrès dans l'atteinte de cette cible. Cette année, nous avons terminé l'harmonisation avec les modifications des normes internationales en ce qui concerne :

- le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments[xlvi];
- le Tarif des droits d'immatriculation des bâtiments[xlvii];
- le Règlement sur l'immatriculation et le jaugeage des bâtiments[xlviii];
- le Règlement sur la sécurité contre l'incendie des bâtiments[xlix].

Les travaux se poursuivent au sujet des modifications réglementaires afin d'assurer le respect des obligations internationales résultant des codes et conventions récemment adoptés.

Pour ce qui est du 3.2.2a) : L'indicateur était inférieur à la cible car nous avons changé de méthode pour établir la conformité. Auparavant, nous avions inclus les inspections intermédiaires dans l'indicateur (et par conséquent dans la cible), mais les inspections intermédiaires ne mesurent pas réellement la conformité ou la recherche de lacunes. La nouvelle méthode n'utilise que les inspections périodiques et de surveillance. La méthode remaniée reflète mieux l'état de conformité.

[12] La Loi sur la protection de la navigation (LPN) régit le droit du public à la navigation et la sécurité des interférences, notamment les ouvrages construits dans les eaux navigables les plus achalandées du Canada ou sur, sous, au-dessus ou à travers celles-ci.
[13] Le Ministère élabore des indicateurs de rendement pour le Programme de protection de la navigation afin de mieux saisir les intentions de la LPN.
[14] Les indicateurs de rendement du Programme de protection de la navigation se rapportent à l'examen réglementaire et à l'autorisation des projets qui entravent la navigation dans les eaux répertoriées. La lettre de mandat du ministre prévoit l'engagement d'examiner la Loi sur la protection de la navigation. Les travaux visant à élaborer et appliquer de nouveaux indicateurs de rendement débuteront dès lors que l'examen sera terminé.

Programme 3.3 : Sécurité ferroviaire

Sous-programme 3.3.1 : Cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire

Description : Le Programme du cadre réglementaire de la Sécurité ferroviaire fournit une gamme d'outils équilibrée (politiques, règles et normes d'ingénierie) pour promouvoir un cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire harmonisé pour l'industrie ferroviaire et le public en général, tout en assurant la viabilité du secteur ferroviaire.

Sous-programme 3.3.2 : Surveillance de la sécurité ferroviaire

Description : Le Programme de Surveillance de la sécurité ferroviaire est fondé sur les risques et fait la promotion de la conformité de l'industrie ferroviaire au cadre réglementaire au moyen d'inspections, de vérifications et, au besoin, d'application de la loi.

Sous-programme 3.3.3 : Programme d'amélioration des passages à niveau et de sensibilisation de la Sécurité ferroviaire

Description : Le Programme d'amélioration des passages à niveau et de sensibilisation de la Sécurité ferroviaire assure le financement des améliorations apportées à la sécurité aux passages à niveau et encourage la sensibilisation et l'éducation du public et des intervenants dans le but de prévenir les blessures et les décès.

2016-2017 Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes

Nom du sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
3.3.1 Cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire	3 271 674	2 095 797	1 175 877
3.3.2 Surveillance de la sécurité ferroviaire	16 333 402	18 826 066	(2 492 664)
3.3.3 Programme d'amélioration des passages à niveau et de sensibilisation de la Sécurité ferroviaire	15 519 111	11 957 964	3 561 147

2016-2017 Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) – Pour les sous-programmes

Nom du sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
3.3.1 Cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire	22	18	4
3.3.2 Surveillance de la sécurité ferroviaire	149	153	(4)
3.3.3 Programme d'amélioration des passages à niveau et de sensibilisation de la Sécurité ferroviaire	37	19	18

Résultats atteints – Pour les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date de réalisation	2016-2017 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels	2014-2015 Résultats réels
3.3.1 Cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire						
Le cadre réglementaire	Pourcentage des stratégies	90 %	mars 2017	100 %	S.O.	100 %

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date de réalisation	2016-2017 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels	2014-2015 Résultats réels
traite les risques les plus élevés	d'atténuation des risques ferroviaires élaborées en fonction du nombre total des risques cernés dans le plan d'activités de la Sécurité ferroviaire (Amélioration = augmentation)			Tous les risques décelés étaient assortis d'au moins une stratégie d'atténuation		
3.3.2 Surveillance de la sécurité ferroviaire						
L'industrie du transport ferroviaire est conforme	Taux de non-conformité de l'industrie décelé dans les activités de surveillance de la Sécurité ferroviaire (Amélioration = diminution)	Baisse de 2 % d'année en année	mars 2017	Hausse de 8 %[15] (Il s'agit d'une moyenne de la variation en % des taux entre 2015-2016 et 2016-2017 dans l'ensemble des programmes de la Sécurité ferroviaire)	S.O.	S.O.
3.3.3 Programme d'amélioration des passages à niveau et de sensibilisation de la Sécurité ferroviaire						
a) Passages à niveau sécuritaires	Pourcentage de la réduction des collisions aux passages à niveau (Amélioration = augmentation)	5%	décembre 2016	Baisse de 19 %[16]	11,4 %	2,3 %
b) Éliminer les intrusions sur les emprises de chemin de fer	Pourcentage de la réduction des accidents liés aux intrusions (Amélioration = augmentation)	5%	décembre 2016	Hausse de 38 % des accidents d'intrusion[17]	5,2 %	5,2 %

[15] Cet indicateur fait en ce moment l'objet d'un examen fondé sur le Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire révisé.

[16] Ces cibles et résultats sont fondés sur l'année civile et non sur l'exercice financier (2015 c. 2016), car c'est de cette façon que le BST présente ses données (voir : http://www.tsb.gc.ca/fra/stats/rail/2016/12/r2016-12-t1.asp). Le calcul a été effectué comme suit : [(accidents aux passages à niveau 2015 – accidents aux passages à niveau 2016)/accidents aux passages à niveau 2015].

[17] Ces cibles et résultats sont fondés sur l'année civile et non sur l'exercice financier (2015 c. 2016), car c'est de cette façon que le BST présente ses données (voir : http://www.tsb.gc.ca/fra/stats/rail/2016/12/r2016-12-t1.asp). Le calcul a été effectué comme suit : [(accidents d'intrusion 2015 – accidents d'intrusion 2016)/accidents d'intrusion 2015].

Explication de l'écart

Pour ce qui est du 3.3.2 : Notre programme d'inspection est subdivisé en six disciplines fonctionnelles différentes qui sont assorties de règlements et/ou de règles officiels établis (Matériel, Exploitation, Santé et sécurité au travail (SST), Passages à niveau, Signalisation et Voie). Nous surveillons régulièrement les taux de non-conformité pour être sûrs de consacrer nos ressources aux secteurs à plus haut risque. En 2016-2017, quatre des six secteurs opérationnels ont dépassé la cible consistant à réduire de 2 % le taux de non-conformité (Matériel, Exploitation, SST et Voie).

La Signalisation et les Passages à niveau n'ont pas respecté la cible et les deux ont enregistré des hausses de leurs taux de non-conformité.

Aussi bien les inspecteurs de l'industrie que de Transports Canada opèrent la transition vers la surveillance du nouveau Règlement électronique sur les passages à niveau[i] dont les exigences sont entrées en vigueur à la fin de 2014. Bien que les exigences soient assorties d'une période d'entrée en vigueur progressive de sept ans jusqu'en 2021, certaines sont entrées en vigueur immédiatement, ce qui explique dans une large mesure le taux de non-conformité. Cela étant, nous nous attendons à ce que les taux de non-conformité soient plus élevés au cours des quelque premières années de transition.

Pour ce qui est du 3.3.3 b) : Le nombre d'accidents liés à des intrus est passé de 50 accidents en 2015 à 69 en 2016. C'est pourquoi, entre 2015 et 2016, nous avons observé une hausse de 38 % plutôt qu'une baisse.

Un des paramètres clés de la réduction des accidents causés par des cas d'intrusion est la sensibilisation du public. C'est pourquoi nous avons conjugué nos efforts à ceux des compagnies de chemin de fer pour appuyer les campagnes d'éducation et de sensibilisation à la sécurité grâce à l'Opération Gareautrain[ii] (OG). L'OG organise des séances de sensibilisation dans les écoles et les collectivités, projète des vidéos et parraine des activités pour éduquer le public sur la sécurité des passages à niveau ferroviaires et les dangers des intrusions. Dans le cadre du nouveau Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire, des subventions et des contributions sont versées afin d'améliorer la sécurité ferroviaire et de réduire les blessures et les décès liés au transport ferroviaire.

Nous surveillerons de près cet indicateur et prendrons d'autres mesures pour résoudre ce problème, le cas échéant.

Programme 3.4 : Sécurité des véhicules automobiles

Sous-programme 3.4.1 : Cadre réglementaire de la sécurité des véhicules automobiles

Description : Le Programme du cadre législatif et réglementaire des véhicules automobiles offre un juste équilibre d'outils (politiques, directives, règlements et normes) afin de créer et d'assurer un cadre harmonieux à l'égard de la sécurité des véhicules automobiles à l'intention des Canadiens et de l'industrie canadienne des constructeurs automobiles. Le cadre s'élabore à partir des preuves obtenues sur le terrain lors d'enquêtes, d'essais physiques, de statistiques relatives aux collisions et de l'élaboration de projets conjoints de réglementations avec nos partenaires commerciaux.

Sous-programme 3.4.2 : Surveillance de la sécurité des véhicules automobiles

Description : Le Programme de surveillance de la sécurité des véhicules automobiles est axé sur le risque et évalue la conformité de l'industrie des constructeurs automobiles par rapport au

cadre de réglementation en ayant recours aux inspections, aux audits, aux essais physiques, et, lorsque la chose est nécessaire, aux mesures d'application de la loi.

Sous-programme 3.4.3 : Sécurité des transporteurs routiers

Description : Guidée par la Loi sur les transports routiers[lii], le Programme de la sécurité des transporteurs routiers permet d'assurer la sécurité des conducteurs de véhicules utilitaires (camions et autobus) en faisant la promotion du Code national de sécurité[liii] (normes de rendement relatives aux activités des véhicules utilitaires); en administrant un programme de subventions destiné aux provinces et aux territoires à l'égard de la mise en œuvre uniforme du Code national de sécurité; et en maintenant le Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire[liv].

2016-2017 Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes

Nom du sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
3.4.1 Cadre réglementaire de la sécurité des véhicules automobiles	7 816 449	9 082 790	(1 266 341)
3.4.2 Surveillance de la sécurité des véhicules automobiles	9 098 760	11 490 721	(2 391 961)
3.4.3 Sécurité des transporteurs routiers	5 162 779	4 165 714	997 065

2016-2017 Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) – Pour les sous-programmes

Nom du sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
3.4.1 Cadre réglementaire de la sécurité des véhicules automobiles	51	37	14
3.4.2 Surveillance de la sécurité des véhicules automobiles	51	38	13
3.4.3 Sécurité des transporteurs routiers	7	4	3

Résultats atteints – Pour les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date de réalisation	2016-2017 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels	2014-2015 Résultats réels
3.4.1 Cadre réglementaire de la sécurité des véhicules automobiles						
Un cadre réglementaire fondé sur le rendement qui soit aligné sur les régimes de sécurité automobile internationaux, s'il y a lieu	Pourcentage des normes qui sont alignées sur les normes internationales en matière de sécurité automobile (Amélioration = augmentation)	80 %	mars 2017	80,4 %	88 %	81 %

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date de réalisation	2016-2017 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels	2014-2015 Résultats réels
3.4.2 Surveillance de la sécurité des véhicules automobiles						
L'industrie des véhicules automobiles est conforme aux normes réglementaires	Pourcentage de l'industrie des véhicules automobiles qui est conforme aux normes réglementaires (Amélioration = augmentation)	80 %[18]	mars 2017	93,7 %	97 %	93 %
3.4.3 Sécurité des transporteurs routiers						
Régime de sécurité harmonisé pour les transporteurs routiers des territoires, grâce à l'adoption du code canadien de sécurité	Pourcentage des provinces et territoires qui ont adopté toutes les 16 normes figurant dans le Code canadien de sécurité (Amélioration = augmentation)	80 %	mars 2017	88 %	80 %	80 %

Explication de l'écart

Pour ce qui est du 3.4.2 : L'industrie continue d'être conforme au cadre de réglementation à hauteur d'environ 93 %, ce qui dépasse la cible fixée par Transports Canada. Nous attribuons cet écart aux processus d'autocertification des grands constructeurs automobiles et aux efforts proactifs d'enquête et de signalement des défauts, sans oublier les campagnes de rappel.

Pour ce qui est du 3.4.3 : Les administrations ne cessent d'augmenter leur adoption de toutes les normes du Code national de sécurité (CNS), étant donné que :

- les normes spécifiques du CNS sont régulièrement mises à jour par le biais du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé[iv]; et/ou
- les provinces et territoires modifient la législation pour incorporer des normes dans leurs exigences réglementaires sur les transporteurs routiers.

[18] Transports Canada réglemente des milliers de constructeurs, importateurs et distributeurs automobiles. Nous avons fixé le niveau préliminaire de conformité à 80 % pour traduire la difficulté qu'il y a à renseigner un nombre aussi diversifié de petites entreprises sur leurs obligations juridiques. Au nombre des activités d'application de la loi, mentionnons l'obtention et la vérification des documents de certification auprès des nouveaux constructeurs et importateurs afin d'évaluer le respect des normes canadiennes de sécurité, et la collaboration étroite avec l'Agence des services frontaliers du Canada pour empêcher l'entrée des expéditions de véhicules non conformes, détecter et prévenir la mise en marsé des véhicules non conformes jusqu'à ce qu'ils respectent les exigences réglementaires.

Programme 3.5 : Transport des marsandises dangereuses

Sous-programme 3.5.1 : Cadre réglementaire pour le transport des marsandises dangereuses

Description : Le Programme du cadre réglementaire pour le transport des marsandises dangereuses assure l'équilibre des outils (politiques, lignes directrices, règlements et normes) et fait la promotion d'un cadre réglementaire harmonisé pour le transport sécuritaire des marsandises dangereuses au Canada et de celles qui y sont importées.

Sous-programme 3.5.2 : Surveillance du transport des marsandises dangereuses

Description : Le Programme de surveillance du transport des marsandises dangereuses est fondé sur les risques et appuie la conformité de l'industrie au cadre réglementaire par l'entremise de services, d'activités de sensibilisation, d'évaluations et validations, d'inspections, de vérifications et, le cas échéant, d'activités d'application de la loi.

Sous-programme 3.5.3 : Intervention d'urgence – Transport des marsandises dangereuses

Description : Le Programme d'intervention d'urgence **–** Transport des marsandises dangereuses, qui est exigé par la Loi de 1992 sur le transport des marsandises dangereuses[lvi], protège la vie humaine ou la santé et les biens ainsi que l'environnement en fournissant sans délai et 24 heures sur 24 des conseils scientifiques, des mesures de sécurité et des mesures d'action aux premiers intervenants par l'intermédiaire du Centre canadien d'urgence transport[lvii] (CANUTEC) à la suite d'un incident mettant en cause des marsandises dangereuses. CANUTEC : assure une présence lors d'incidents mettant en cause des marsandises dangereuses et en offrant de l'orientation sur place en matière d'intervention par des spécialistes des mesures correctives; produit le Guide des mesures d'urgence[lviii] en tant qu'outil pour une intervention initiale durant les 30 premières minutes sur les lieux d'un accident mettant en cause des marsandises dangereuses; réagit aux menaces contre la sécurité de concert avec l'industrie; et effectue des recherches sur les interventions d'urgence donnant suite à des rejets de produits chimiques.

2016-2017 Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes

Nom du sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
3.5.1 Cadre réglementaire pour le transport des marchandises dangereuses	3 956 179	5 549 794	(1 593 615)
3.5.2 Surveillance du transport des marchandises dangereuses	9 237 371	15 242 137	(6 004 766)
3.5.3 Intervention d'urgence – Transport des marchandises dangereuses	2 648 169	7 072 087	(4 423 918)

2016-2017 Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) – Pour les sous-programmes

Nom du sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
3.5.1 Cadre réglementaire pour le transport des marchandises dangereuses	31	51	(20)

Nom du sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
3.5.2 Surveillance du transport des marchandises dangereuses	90	135	(45)
3.5.3 Intervention d'urgence – Transport des marchandises dangereuses	25	60	(35)

Résultats atteints – Pour les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date de réalisation	2016-2017 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels	2014-2015 Résultats réels
3.5.1 Cadre réglementaire pour le transport des marchandises dangereuses						
L'harmonisation du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses[lix] avec les règlements internationaux et les normes nationales	Pourcentage des exigences réglementaires proposées qui s'harmonisent avec les normes, les codes, les pratiques ou les exigences internationales (Amélioration = augmentation)	85 %[19]	mars 2017	75 %[20]	90 %	75 %
3.5.2 Surveillance du transport des marchandises dangereuses						
L'industrie des marchandises dangereuses est conforme	Pourcentage des inspections qui ne nécessitent pas une inspection de suivi selon le Programme d'estimation de la conformité [21] (Amélioration = augmentation)	90 %	mars 2017	96,2 %	96 %	S.O.
3.5.3 Intervention d'urgence – Transport des marchandises dangereuses						
Les clients sont satisfaits de la réponse de CANUTEC	Pourcentage des appels à CANUTEC qui ne nécessitent pas de suivi [22] (Amélioration = augmentation)	90 %	mars 2017	S.O.[23]	S.O.	S.O.

[19] Même si nous nous attendons à ce que la cible augmente avec le temps, compte tenu des normes canadiennes particulières, la cible ne sera jamais de 100 %.
[20] Une présentation réglementaire qui contenait un grand nombre de mesures d'harmonisation et qui nous aurait permis d'atteindre la cible mentionnée, a dû être retardée en raison d'autres priorités réglementaires.
[21] Le Programme utilise une approche fondée sur les risques pour cibler les inspections au moyen d'un programme aléatoire d'estimation de la conformité utilisé en complément. Les taux de conformité varient énormément année après année, mais chaque incident de non-conformité entraîne une mesure corrective conformément à la politique de Transport des marsandises dangereuses sur le suivi des cas de non-conformité. La gravité des cas de non-conformité peut varier grandement. Par exemple, il peut s'agir d'un contenant auquel il manque simplement une plaque symbole, ou le fait de ne pas détenir un plan d'intervention d'urgence quand un tel plan est obligatoire.
[22] Ceci est un nouvel indicateur de rendement approuvé pour la mise en œuvre au cours de l'exercice 2016-2017.
[23] CANUTEC répond à plus de 22 000 appels téléphoniques par an. La base et la méthode de cet indicateur de rendement ont été établies et feront l'objet d'un rapport au cours de l'exercice 2017-2018.

Programme 3.6 : Sûreté aérienne

Sous-programme 3.6.1 : Cadre réglementaire de la sûreté aérienne

Description : Le Cadre de réglementation de la sûreté aérienne permet d'élaborer et d'utiliser une gamme d'outils (politiques, lignes directrices, règlements et normes) afin de promouvoir un cadre de réglementation de la sûreté aérienne axé sur les risques au profit des Canadiens et Canadiennes et de l'industrie canadienne du transport aérien.

Sous-programme 3.6.2 : Surveillance de la sûreté aérienne

Description : Le Programme de Surveillance de la sûreté aérienne favorise la conformité de l'industrie du transport aérien au cadre de réglementation au moyen de services, d'évaluations et de validations, d'inspections, de vérifications et de mesures d'application de la loi. Le programme contribue également à la sûreté aérienne en mettant en œuvre des procédures, des plans et des outils de gestion des incidents.

Sous-programme 3.6.3 : Infrastructure technologique de la sûreté aérienne

Description : Le Programme d'infrastructure technologique de la sûreté aérienne permet d'élaborer des normes, de générer des données de recherche et d'établir des pratiques exemplaires en matière de technologies qui contribuent à la gestion efficace et uniforme des risques pour la sûreté aérienne. De plus, le programme permet d'évaluer ces normes, ces données et ces pratiques exemplaires et d'en fournir l'accès aux intervenants.

2016-2017 Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes

Nom du sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
3.6.1 Cadre réglementaire de la sûreté aérienne	3 820 587	4 875 399	(1 054 812)
3.6.2 Surveillance de la sûreté aérienne	18 441 126	19 125 658	(684 532)
3.6.3 Infrastructure technologique de la sûreté aérienne	7 519 392	1 609 351	5 910 041

2016-2017 Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) – Pour les sous-programmes

Nom du sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
3.6.1 Cadre réglementaire de la sûreté aérienne	39	46	(7)
3.6.2 Surveillance de la sûreté aérienne	195	194	1
3.6.3 Infrastructure technologique de la sûreté aérienne	53	9	44

Résultats atteints – Pour les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date de réalisation	2016-2017 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels	2014-2015 Résultats réels
3.6.1 Cadre réglementaire de la sûreté aérienne						
Le cadre de réglementation est conforme aux normes internationales	Pourcentage du cadre réglementaire qui est harmonisé avec les normes internationales (Amélioration = augmentation)	100 %	mars 2017	100 %	100 %	100 %
3.6.2 Surveillance de la sûreté aérienne						
Les intervenants comprennent les exigences de conformité dans le cadre réglementaire de la sûreté	Pourcentage des inspections terminées sans révéler de lacunes (Amélioration = augmentation)	85 %	mars 2017	94 %	92 %	95,2 %
3.6.3 Infrastructure technologique de la sûreté aérienne						
Les intervenants sont en conformité avec les normes	Pourcentage des examens de vérification de la technologie qui sont conformes aux normes (Amélioration = augmentation)	90 %	mars 2017	100 %	83 %	100 %

Programme 3.7 : Sûreté maritime

Sous-programme 3.7.1 : Cadre de réglementation en matière de sûreté maritime

Description : Le Cadre réglementaire de la sûreté maritime fournit une gamme d'outils (politiques, lignes directrices, règlements et normes) afin de promouvoir un cadre réglementaire de la sûreté maritime harmonisé pour les Canadiens et l'industrie maritime.

Sous-programme 3.7.2 : Surveillance de la sûreté maritime

Description : Le Programme de surveillance de la sûreté maritime est fondé sur les risques et favorise la conformité de l'industrie de la sûreté maritime au cadre réglementaire au moyen de services, d'évaluations et de validations, d'inspections, de vérifications et, au besoin, de mesures d'application de la loi.

Sous-programme 3.7.3 : Centres d'opérations de sûreté maritime

Description : Le Programme des centres d'opérations de la sûreté maritime[lx] vise à détecter et à évaluer les menaces dans le secteur maritime canadien ainsi qu'à appuyer une intervention

quant à ces menaces. Il se positionne comme un partenaire principal des Centres des opérations de la sûreté maritime, en réalisant des évaluations de la menace et des risques que posent les bâtiments entrant dans des eaux canadiennes et des évaluations de la menace liée aux installations au Canada. Les Centres sont également une interface du secteur maritime entre les partenaires et les intervenants nationaux et internationaux et appuient le Programme de surveillance de la sûreté maritime. Transports Canada est un partenaire des Centres des opérations de la sûreté maritime, tout comme l'Agence des services frontaliers du Canada[lxi], la Garde côtière canadienne[lxii], le ministère de la Défense nationale[lxiii] et la Gendarmerie Royale du Canada[lxiv]. L'évaluation de la menace et l'évaluation des risques effectuées par les inspecteurs jettent les bases pour l'établissement de zones réglementées dans les installations maritimes et le contrôle de l'accès subséquent. Seules les personnes titulaires d'une habilitation de sécurité en matière de transport maritime auraient accès aux zones réglementées. Les systèmes de contrôle d'accès seraient vérifiés et mis à l'essai par les inspecteurs dans les régions. Le fait de ne pas contrôler l'accès pourrait mener à des sanctions.

2016-2017 Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes

Nom du sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
3.7.1 Cadre de réglementation en matière de sûreté maritime	1 066 837	2 304 712	(1 237 875)
3.7.2 Surveillance de la sûreté maritime	7 003 846	6 133 835	870 011
3.7.3 Centres d'opérations de sûreté maritime	4 879 982	3 052 281	1 827 701

2016-2017 Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) – Pour les sous-programmes

Nom du sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
3.7.1 Cadre de réglementation en matière de sûreté maritime	7	23	(16)
3.7.2 Surveillance de la sûreté maritime	65	50	15
3.7.3 Centres d'opérations de sûreté maritime	44	27	17

Résultats atteints – Pour les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date de réalisation	2016-2017 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels	2014-2015 Résultats réels
3.7.1 Cadre de réglementation en matière de sûreté maritime						
Un cadre de réglementation axé sur le risque conforme aux conventions internationales	Pourcentage du cadre de réglementation aligné sur les lois canadiennes et/ou les conventions internationales adoptées (Amélioration = augmentation)	85 %	mars 2017	90 %	85 %	65 %

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date de réalisation	2016-2017 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels	2014-2015 Résultats réels
3.7.2 Surveillance de la sûreté maritime						
Les intervenants respectent les exigences du cadre de réglementation de la sûreté maritime	Pourcentage d'inspections exécutées qui ne se sont pas traduites par une sanction administrative pécuniaire [24] (Amélioration = augmentation)	90 %	mars 2017	100 %	100 %	100 %
3.7.3 Centres d'opérations de sûreté maritime						
Le gouvernement du Canada dispose des renseignements nécessaires pour intervenir en cas de menaces ou d'incidents liés à la sûreté maritime	Pourcentage des bâtiments pénétrant en eaux canadiennes pour lesquels une matrice de conformité à la réglementation est établie[25] (Amélioration = augmentation)	100 %	mars 2017	100 %	100 %	100 %

Programme 3.8 : Sûreté du transport terrestre et intermodal

Description : Le Programme sûreté du transport terrestre et intermodal n'a pas de sous-programme.

Programme 3.9 : Sécurité et sûreté multimodale

Sous-programme 3.9.1 : Stratégies multimodales et services intégrés

Description : Le Programme des stratégies multimodales et services intégrés fournit une orientation stratégique et des conseils au sujet des enjeux transectoriels, de la prestation de services ministériels d'application de la loi et des initiatives de réglementation et de politiques touchant les transports (sécurité et sûreté), et en fait la coordination. Ce programme dirige également les initiatives intégrées de planification et d'établissement de rapports en sécurité et en sûreté. Il sert de principal point de contact au sein du Ministère pour les questions de sûreté et de renseignements par l'entremise de son lien avec le milieu canadien du renseignement, et joue un rôle central dans la transmission et l'analyse des renseignements. De plus, ce programme est responsable de traiter les habilitations de sécurité en matière de transport des travailleurs au sein de l'infrastructure nationale de transport.

[24] Des sanctions administratives pécuniaires sont habituellement utilisées pour les infractions de gravité modérée ou élevée ou dans les cas où la personne refuse d'accepter la responsabilité de l'infraction.
[25] La Matrice de conformité réglementaire (MCR) sert à attribuer une cote de risque à tous les navires qui ont manifesté leur intention d'entrer dans les eaux canadiennes. La MCR évalue la soumission du rapport d'information préalable à l'arrivée (RIPA) du navire par rapport aux indicateurs de risque afin de déterminer le respect du Règlement sur la sûreté du transport maritime. La MCR doit être remplie à propos de tous les navires réglementés avant qu'ils ne pénètrent dans les eaux canadiennes. La cote de risque qui en résulte éclaire les recommandations relatives aux inspections des navires, en fonction du risque de non-respect de la réglementation.

Sous-programme 3.9.2 : Préparatifs d'urgence et les centres d'intervention

Description : Le Programme des préparatifs d'urgence et les centres d'intervention travaille pour s'assurer que Transports Canada est prêt à intervenir, et en mesure de le faire, en cas de menaces émergentes ou des situations qui pourraient avoir des répercussions sur le réseau national des transports, en collaborant de près avec les partenaires du ministère, de l'industrie, des intervenants et des autres ministères et/ou organismes. Le Programme cherche à s'assurer que le ministère continue de s'acquitter de ses responsabilités avec succès en vertu de la Loi sur la gestion des urgences[lxv], y compris le Programme de gestion des urgences du gouvernement du Canada, en se concentrant surtout sur les activités de préparatifs et d'intervention.

Sous-programme 3.9.3 : Formation technique intégrée

Description : Le Programme multimodal de Formation technique intégrée est chargé de maintenir une unité de formation technique intégrée responsable de l'évaluation des besoins en matière de formation ainsi que de concevoir, élaborer et offrir la formation nécessaire, en plus d'évaluer les programmes et services en la matière. Le Programme est également responsable de l'administration d'un système de gestion de l'apprentissage intégré (SGAIST) afin d'assurer l'administration, le suivi et la rédaction de rapports concernant la formation technique, y compris l'organisation des cours d'apprentissage électronique.

2016-2017 Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes

Nom du sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
3.9.1 Stratégies multimodales et services intégrés	8 613 793	9 850 567	(1 236 774)
3.9.2 Préparatifs d'urgence et les centres d'intervention	1 905 872	3 647 775	(1 741 903)
3.9.3 Formation technique intégrée	843 974	4 244 380	(3 400 406)

2016-2017 Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) – Pour les sous-programmes

Nom du sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
3.9.1 Stratégies multimodales et services intégrés	91	86	5
3.9.2 Préparatifs d'urgence et les centres d'intervention	18	33	(15)
3.9.3 Formation technique intégrée	9	40	(31)

Résultats atteints – Pour les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date de réalisation	2016-2017 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels	2014-2015 Résultats réels
3.9.1 Stratégies multimodales et services intégrés						
Les intervenants internes disposent de l'information et des outils dont ils ont besoin pour gérer les questions relatives à la sécurité et à la sûreté des transports de manière intégrée et cohérente pour tous les modes de transport	Pourcentage de programmes de sécurité et de sûreté du Plan national de surveillance de Transports Canada approuvés par le Conseil de gestion du résultat stratégique 3 avant le début de l'exercice (Amélioration = augmentation)	85 %	mars 2017	100 %	S.O.	S.O.
3.9.2 Préparatifs d'urgence et les centres d'intervention						
a) Transports Canada s'acquitte de ses responsabilités en matière de préparatifs prévues aux termes de la Loi sur la gestion des urgences	Cote dans les sections sur l'état de préparation à l'intervention de l'évaluation de Sécurité publique Canada sur le Plan stratégique de gestion des urgences de Transports Canada (Amélioration = augmentation)	80 %	mars 2017	81,25 %	81,25 %	81,25 %
b) Transports Canada est en mesure d'intervenir en cas de situations d'urgence	Cote sur l'état de préparation des centres d'intervention de Transports Canada (Amélioration = augmentation)	80 %	mars 2017	82 %	82 %	83 %
3.9.3 Formation technique intégrée						
Les inspecteurs et les experts techniques suivent la formation technique de base et multimodale et la formation technique propre à chaque mode de transport dont ils ont besoin pour acquérir les compétences nécessaires à leurs tâches	Pourcentage de l'ensemble du curriculum en voie de développement ou disponible aux prestataires	80 %	mars 2017	90 %	S.O.	S.O.

Programme 4 : Services internes [26]

Description : Les Services internes sont des groupes d'activités et de ressources connexes qui sont administrés de manière à répondre aux besoins des programmes d'une organisation, et à lui permettre de remplir ses autres obligations organisationnelles. Ces groupes font l'objet d'un rapport au niveau du programme et se trouvent dans le Rapport sur les résultats ministériels de 2016-2017.

[26] Nous n'avons pas fourni de renseignements sur la mesure du rendement, étant donné que le Secrétariat du Conseil du Trésor s'occupe actuellement d'élaborer un Cadre de mesure du rendement des services internes normalisés pangouvernementaux.

Notes de fin de document

[i] Site web de Transports Canada : http://www.tc.gc.ca/
[ii] Site web de NAV CANADA : http://www.navcanada.ca/
[iii] Loi sur les transports au Canada : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-10.4/
[iv] Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/a-10.1/index.html
[v] Initiatives portes d'entrée et corridors : http://www.tc.gc.ca/fra/politique/anre-menu-3023.htm
[vi] L'organisation de l'Aviation civile : http://www.icao.int/Pages/FR/default_FR.aspx
[vii] Loi maritime du Canada : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-6.7/
[viii] Loi sur la responsabilité en matière maritime : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/M-0.7/
[ix] Site Web de l'Organisation maritime international : http://www.imo.org/fr/Pages/Default.aspx
[x] Loi sur les ponts et tunnels internationaux : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/I-17.05/
[xi] Le Plan d'action sur les marsés mondiaux : http://www.international.gc.ca/global-markets-marses-mondiaux/index.aspx?lang=fra
[xii] La Stratégie du Canada pour les Amériques : http://www.international.gc.ca/americas-ameriques/index.aspx?lang=fra
[xiii] Mission permanente du Canada auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale : http://www.tc.gc.ca/fra/politique/pa-pmc-3144.html
[xiv] Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne : http://www.international.gc.ca/gac-amc/campaign-campagne/ceta-aecg/index.aspx?lang=fra
[xv] Partenariat transpacifique : http://www.international.gc.ca/trade-commerce/trade-agreements-accords-commerciaux/agr-acc/tpp-ptp/index.aspx?lang=fra
[xvi] Accord sur le commerce des services : http://www.international.gc.ca/trade-agreements-accords-commerciaux/topics-domaines/services/tisa-acs.aspx?lang=fra
[xvii] Accord sur le commerce intérieur : http://achatsetventes.gc.ca/politiques-et-lignes-directrices/guide-des-approvisionnements/section/1/25/15
[xviii] La lettre de mandat du premier ministre au ministre des Transports : http://pm.gc.ca/fra/lettre-de-mandat-du-ministre-des-transports
[xix] Fédération maritime du Canada : http://www.shipfed.ca/accueil
[xx] Association canadienne des constructeurs de véhicules : http://www.cvma.ca/
[xxi] Accord de libre-échange du Canada : https://www.canada.ca/fr/innovation-sciences-developpement-economique/nouvelles/2017/04/un_accord_commercialhistoriquerenforceralunioneconomiquecanadien.html
[xxii] Accord de libre-échange nord-américain : http://www.international.gc.ca/trade-commerce/trade-agreements-accords-commerciaux/agr-acc/nafta-alena/fta-ale/background-contexte.aspx?lang=fra
[xxiii] L'initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique : http://www.portedelasiepacifique.gc.ca/index2.html
[xxiv] Le programme du fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers : http://www.tc.gc.ca/fra/politique/acg-acgd-menu-infrastructures-2170.htm
[xxv] La politique nationale sur les aéroports : http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/aeroports-politique-menu-71.htm
[xxvi] Le réseau national des aéroports : http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/aeroports-politique-rna-1129.htm
[xxvii] Liste des aéroports appartenant à Transports Canada : http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/aeroports-carte_tc_aeroports-65.htm
[xxviii] Le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires : http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/aeroports-paia-menu-327.htm
[xxix] Site web de la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent : http://www.greatlakes-seaway.com/fr/
[xxx] Site web de Marine Atlantique : http://www.marineatlantic.ca/fr/

[xxxi] Programme de contribution pour les services de traversier : http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/programme-contributions-services-traversier-menu-2362.htm
[xxxii] Site web de VIA Rail Canada : http://www.viarail.ca/fr
[xxxiii] Loi sur la sécurité ferroviaire : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/r-4.2/
[xxxiv] Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-10.15/
[xxxv] Loi sur l'aéronautique : http://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/lois-1985cha-2.htm
[xxxvi] Site Web d'Environnement et Changement climatique Canada : http://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique.html
[xxxvii] L'initiative l'écoTECHNOLOGIE pour les véhicules : http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/programme-ecotechnologies-vehicules.html
[xxxviii] Programme d'alimentation à quai pour les ports : http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-paqp-2681.htm
[xxxix] Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/A-12/
[xl] Règlement sur le contrôle et la gestion des eaux de ballast : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2011-237/TexteComplet.html
[xli] Règlement de l'aviation canadien : http://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/reglements-dors96-433.html
[xlii] Le Programme de protection de la navigation : http://www.tc.gc.ca/fra/programmes-621.html
[xliii] Loi sur la protection de la navigation : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/N-22/
[xliv] Règlement sur les bouées privées : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-99-335/
[xlv] Rapport ministériel sur le rendement 2015-2016 : http://www.tc.gc.ca/fra/services-generaux/planification-1375.html - toc4-32
[xlvi] le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2008-120/
[xlvii] le Tarif des droits d'immatriculation des bâtiments : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2002-172/page-1.html
[xlviii] le Règlement sur l'immatriculation et le jaugeage des bâtiments : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2007-126/
[xlix] le Règlement sur la sécurité contre l'incendie des bâtiments : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2017-14/
[l] Règlement électronique sur les passages à niveau : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2014-275/
[li] Opération Gareautrain : http://www.operationgareautrain.ca/
[lii] Loi sur les transports routiers : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/m-12.01/
[liii] Code national de sécurité : http://www.tc.gc.ca/fra/securiteautomobile/vehiculessecuritaires-transporteursroutier-codesecurite-index-290.htm
[liv] Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2005-313/
[lv] Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé : http://www.ccmta.ca/fr/
[lvi] Loi de 1992 sur le transport des marsandises dangereuses : http://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/lois-1992ch34.htm
[lvii] Le Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC) : http://www.tc.gc.ca/fra/canutec/menu.htm
[lviii] Le Guide des mesures de réponse : http://www.tc.gc.ca/fra/canutec/guide-menu-227.htm
[lix] Règlement sur le transport des marchandises dangereuses : http://www.tc.gc.ca/fra/tmd/claire-tdsem-211.htm
[lx] Les centres d'opérations de la sûreté maritime : http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/GCC/Surete-maritime/COSM
[lxi] Site Web de l'Agence des services frontaliers du Canada : http://www.cbsa-asfc.gc.ca/
[lxii] Site Web de la Garde côtière canadienne : http://www.ccg-gcc.gc.ca/
[lxiii] Site Web du ministère de la défense nationale : http://www.forces.gc.ca/
[lxiv] Site Web de la Gendarmerie royale du Canada: http://www.rcmp-grc.gc.ca/
[lxv] Loi sur la gestion des urgences : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/E-4.56/