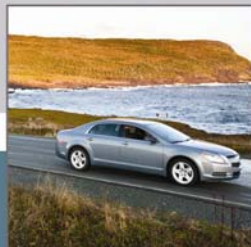




TRANSPORTS CANADA

Rapport sur les plans et les priorités

2014-2015



Transports Canada

2014–2015

Rapport sur les plans et les priorités

L'honorable Lisa Raitt, C.P., députée
Ministre des Transports

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par la Ministre des Transports,
2014, Ottawa, Canada

N° de cat. T1-7/2014F-PDF
1494-2534

ISSN 2292-2903

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

Ce document est disponible en médias substitués sur demande.

**BUDGET DES DÉPENSES
2014–2015**

PARTIE III – Plans de dépenses des ministères : Rapports sur les plans et les priorités

Objet

Le Rapport sur les plans et les priorités (RPP) est le plan de dépenses individuel de chaque ministère et organisme. Ces rapports renferment un niveau de détails accru sur une période de trois ans quant aux principales priorités d'une organisation par résultat stratégique, programme et résultat prévu ou attendu, y compris des liens vers les besoins en ressources présentés dans le Budget principal des dépenses. De concert avec le Budget principal des dépenses, le Rapport sur les plans et les priorités fournit aux députés des renseignements sur les dépenses prévues des ministères et des organisations, et appuie l'examen des projets de loi de crédits qu'effectue le Parlement. Les RPP sont habituellement déposés peu de temps après le Budget principal des dépenses par le président du Conseil du Trésor.

Le Budget des dépenses

Le Budget des dépenses est composé de trois parties :

Partie I – Le Plan de dépenses du gouvernement donne un aperçu des dépenses du gouvernement et présente les modifications apportées aux dépenses prévues d'un exercice à l'autre.

Partie II – Le Budget principal des dépenses appuie directement la loi de crédits. Il renferme des renseignements détaillés au sujet des plans de dépenses et des autorisations demandées par chaque ministère et organisme.

En vertu du Règlement de la Chambre des communes, les parties I et II doivent être déposées au plus tard le 1^{er} mars.

Partie III – Les plans de dépenses des ministères sont constitués de deux composantes :

- Le Rapport sur les plans et les priorités (RPP)
- Le Rapport ministériel sur le rendement (RMR)

Le RMR est un compte rendu individuel des résultats obtenus par les ministères et les organismes par rapport aux attentes de rendement prévues dans leur RPP respectif.

Les RMR de l'exercice complet le plus récent sont déposés à l'automne par le président du Conseil du Trésor.

Le budget supplémentaire des dépenses appuie les lois de crédits présentées plus tard au cours de l'exercice. Le budget supplémentaire des dépenses présente de l'information sur

les besoins de dépenses qui n'étaient pas suffisamment définis pour être inclus dans le budget principal ou qui ont ultérieurement été précisés afin de tenir compte de l'évolution de programmes et de services en particulier. Le budget supplémentaire des dépenses renferme également de l'information sur les modifications apportées aux prévisions de dépenses, aux principaux postes législatifs, ainsi qu'aux postes comme les transferts de fonds entre crédits, les radiations de dettes, les garanties de prêt, la création ou l'augmentation de subventions.

Pour plus de renseignements sur le Budget des dépenses, veuillez consulter le [site Internet du Secrétariat du Conseil du Trésor](#).ⁱ

Liens avec le Budget des dépenses

Tel qu'indiqué plus haut, les RPP font partie de la Partie III du Budget des dépenses. Alors que la Partie II met l'accent sur l'aspect financier du Budget des dépenses, la Partie III met l'accent sur les renseignements financiers et non financiers sur le rendement, tant du point de vue de la planification et des priorités (RPP) que de la perspective des réalisations et des résultats (RMR).

La Structure de gestion des ressources et des résultats (SGRR) établit une structure de présentation de l'information financière dans le Budget des dépenses et dans les rapports au Parlement par l'intermédiaire des RPP et des RMR. Pour la présentation des dépenses prévues, les RPP s'appuient sur le Budget des dépenses comme source fondamentale d'information financière.

Les dépenses présentées dans le Budget principal sont fondées sur la Mise à jour annuelle des niveaux de référence qui est préparée à l'automne. En comparaison, les dépenses prévues se trouvant dans les RPP incluent le Budget principal ainsi que tout autre montant approuvé dans le cadre d'une présentation au Conseil du Trésor au plus tard le 1^{er} février (voir la section Définitions). Ce réajustement des données financières permet un portrait plus à jour des dépenses prévues par programme.

Changements à la présentation du Rapport sur les plans et les priorités

Plusieurs modifications ont été apportées à la présentation du RPP en partie pour répondre à un certain nombre de demandes – des Comités permanents de la Chambre des communes : Comptes publics (PACP - [Rapport 15](#)ⁱⁱ) en 2010, et Opérations gouvernementales et prévisions budgétaires (OGGO - [Rapport 7](#)ⁱⁱⁱ) en 2012 – à fournir des renseignements financiers et non financiers plus détaillés sur le rendement des programmes au sein des RPP et des RMR, afin de faciliter leur étude en appui à l'approbation des crédits.

- Dans la Section II, les renseignements financiers sur les ressources humaines et sur le rendement sont désormais présentés aux niveaux des programmes et des sous-programmes pour davantage de granularité.
- La présentation générale du rapport et la terminologie ont été revues pour plus de clarté et de cohérence.

- D'autres efforts visaient à rendre le rapport plus compréhensible et davantage axé sur les renseignements budgétaires, afin de renforcer son alignement avec le Budget principal.

Comment lire ce document

Les RPP sont divisés en quatre sections :

Section I : Survol des dépenses de l'organisation

Le Survol des dépenses de l'organisation permet au lecteur d'obtenir un aperçu général de l'organisation. Elle fournit une description de l'objectif de l'organisation, ainsi que des renseignements de base sur les ressources financières et humaines. Cette section s'ouvre avec le nouveau Profil organisationnel, qui affiche des renseignements généraux sur l'organisation, tels que les noms du ministre et de l'administrateur général, le portefeuille ministériel, l'année de création de l'organisation et les principales autorités législatives. Cette sous-section est suivie d'une nouvelle sous-section s'intitulant Contexte organisationnel, qui inclut la Raison d'être, les Responsabilités, les résultats stratégiques et l'Architecture d'alignement des programmes, les Priorités organisationnelles et l'Analyse des risques. Cette section se termine avec les Dépenses prévues, l'Harmonisation avec les résultats du gouvernement du Canada, le Budget des dépenses par crédits votés et la Contribution à la Stratégie fédérale du développement durable. Il convient de noter que cette section ne présente aucun renseignement non financier sur le rendement des programmes (voir Section II).

Section II : Analyse des programmes par résultat stratégique

Cette section fournit des renseignements financiers et non financiers détaillés sur le rendement des résultats stratégiques, des programmes et des sous-programmes. Cette section permet au lecteur d'en apprendre davantage sur les programmes en lisant leur description respective ainsi que le récit intitulé *Faits saillants de la planification*. Ce récit relate les principaux services et les initiatives clés appuyant les plans et les priorités tels que présentés dans la Section I; il décrit également comment les renseignements sur le rendement soutiennent le résultat stratégique ou un programme parent.

Section III : Renseignements supplémentaires

Cette section fournit des renseignements en appui aux plans et aux priorités organisationnels. Dans cette section, le lecteur trouvera l'état des résultats prospectif et un lien vers les tableaux de renseignements supplémentaires concernant les paiements de transfert, l'écologisation des opérations gouvernementales, la vérification interne et les évaluations, les initiatives horizontales, les frais d'utilisation, les grands projets de l'État, et le financement pluriannuel initial, le cas échéant, pour chaque organisation. Le lecteur trouvera également un lien les Dépenses fiscales et évaluations, publié annuellement par le ministre des Finances, qui fournit des estimations et des projections des répercussions sur les revenus de mesures fiscales fédérales visant à appuyer les priorités économiques et sociales du gouvernement du Canada.

Section IV : Coordonnées de l'organisation

Dans cette dernière section, le lecteur aura accès aux coordonnées de l'organisation.

Définitions

Architecture d'alignement des programmes

Inventaire structuré de tous les programmes entrepris par un ministère ou un organisme. Les programmes sont hiérarchisés de manière à mettre en lumière les relations logiques entre eux et les résultats stratégiques (RS) ministériels auxquels ces programmes contribuent.

Cadre pangouvernemental

Un cadre établissant les liens entre les contributions financières et non financières des organisations fédérales qui reçoivent des crédits par l'alignement de leurs Programmes avec un ensemble de grands secteurs de dépenses définis pour le gouvernement dans son ensemble.

Crédit

Toute autorisation du Parlement de verser une somme d'argent à même le Trésor.

Dépense prévue

Aux fins du RPP, les dépenses prévues se réfèrent aux montants pour lesquels une présentation au Conseil du Trésor a été approuvée au plus tard le 1^{er} février 2014. Cette date butoir est différente du processus du Budget principal des dépenses. Par conséquent, les dépenses prévues peuvent inclure des montants supplémentaires aux niveaux de dépenses prévues inscrits dans le Budget principal des dépenses de 2014-2015.

Équivalent temps plein (ETP)

Un indicateur de la mesure dans laquelle un employé représente une charge complète de personne-année dans un budget ministériel. Les ETP sont calculés selon un taux d'heures de travail assignées en relation aux heures normales de travail. Les heures normales de travail sont établies dans les conventions collectives.

Dépenses budgétaires et non budgétaires

Dépenses budgétaires – Les dépenses de fonctionnement et de capital; les paiements de transfert à d'autres paliers gouvernementaux, organisations ou individus; et les paiements aux sociétés d'État.

Dépenses non budgétaires – Les dépenses nettes et les recettes liées aux prêts, les placements et les avances, qui changent la composition des actifs financiers du gouvernement du Canada.

Programme

Groupe d'activités connexes conçues et gérées de manière à répondre à un besoin particulier du public et souvent traitées comme une unité budgétaire.

Programme temporisé

Programme ayant une durée fixe et dont le financement ou l'autorisation politique n'est pas permanent. Lorsqu'un programme arrive à échéance, une décision doit être prise quant à son maintien. (Dans le cas d'un renouvellement, la décision précise la portée, le niveau de financement et la durée.)

Résultat attendu

Se dit d'un résultat qu'un programme est censé produire.

Résultats du gouvernement du Canada

Un ensemble d'objectifs de haut niveau définis pour le gouvernement en entier.

Résultat stratégique

Un résultat stratégique est un avantage durable à long terme pour la population canadienne qui découle du mandat et de la vision d'une organisation.

Secteurs de dépenses

Catégories de dépenses du gouvernement du Canada. Il y a [quatre secteurs de dépenses](#)^{iv} (affaires économiques, affaires sociales, affaires internationales et affaires gouvernementales) comprenant chacun entre trois et cinq résultats du gouvernement du Canada.

Structure de gestion des ressources et des résultats (SGRR)

Une approche et une structure commune pour la collecte, la gestion et le rapport des renseignements financiers et non financiers sur le rendement.

Une SGRR fournit de l'information détaillée sur tous les programmes d'une organisation (par exemple, les coûts du programme, les résultats attendus et leurs cibles associées, comment ils s'harmonisent avec les priorités du gouvernement et les résultats escomptés) et établit la même structure à la fois pour la prise de décision interne et la responsabilisation externe.

Table des matières

Message de la Ministre	1
Section I : Vue d'ensemble des dépenses de l'organisation	3
Profil organisationnel	3
Contexte organisationnel.....	4
Raison d'être.....	4
Responsabilités	5
Résultats stratégiques et architecture d'alignement des programmes (AAP)	6
Priorités organisationnelles	8
Analyse du risque	13
Dépenses prévues	18
Harmonisation avec les résultats du gouvernement du Canada	23
Tendances relatives aux dépenses du ministère	24
Budget des dépenses par crédits votés	24
Contribution à la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)	25
Section II : Analyse des programmes par résultats stratégiques.....	27
Résultat stratégique 1 : Un réseau de transport efficient.....	27
Programme 1.1 : Cadres qui appuient le marché des transports	27
Programme 1.2 : Portes d'entrée et corridors.....	34
Programme 1.3 : Infrastructures de transport.....	40
Résultat stratégique 2 : Un réseau de transport respectueux de l'environnement.....	43
Programme 2.1 : Air pur – Transport.....	43
Programme 2.2 : Eau propre – Transport.....	47
Programme 2.3 : Gérance de l'environnement – Transport.....	49
Résultat stratégique 3 : Un réseau de transport sécuritaire et sûr	52
Programme 3.1 : Sécurité aérienne	52
Programme 3.2 : Sécurité maritime	55
Programme 3.3 : Sécurité ferroviaire	59
Programme 3.4 : Sécurité des véhicules automobiles.....	63
Programme 3.5 : Transport des marchandises dangereuses.....	67
Programme 3.6 : Sûreté aérienne	71

Programme 3.7 : Sûreté maritime	73
Programme 3.8 : Sûreté du transport terrestre et intermodal	77
Programme 3.9 : Sécurité et sûreté multimodale	78
Programme 4.1 : Services internes.....	82
Section III : Renseignements supplémentaires	85
État des résultats prospectif.....	85
Liste des tableaux de renseignements supplémentaires	85
Dépenses fiscales et évaluations	86
Section IV: Coordonnées de l'organisation	87
Notes de fin de document	88

Message de la Ministre

En ma qualité de ministre des Transports, j'ai le plaisir de vous présenter le Rapport sur les plans et les priorités de 2014-2015, qui fait état des grandes priorités du Ministère en fonction des résultats stratégiques, des programmes et des résultats prévus ou attendus.

Le gouvernement du Canada travaille dans le but de protéger les Canadiens et de veiller à la sécurité de leurs collectivités tout en améliorant et en renforçant l'économie du Canada. Pour Transports Canada, il s'agit de maintenir un réseau de transport respectueux de l'environnement qui assure le mouvement efficace des personnes et des marchandises, et de favoriser une culture générale de sécurité.



Au cours de l'année à venir, le Ministère mettra l'accent sur cinq objectifs à l'appui d'un réseau de transport sécuritaire, efficace et propre :

Tout d'abord, nous **préciserons et renforcerons la surveillance de la sécurité et de la sûreté de Transports Canada**. Le Ministère travaillera avec l'industrie des transports pour mettre en place des lignes directrices normalisées en matière de surveillance dans tous les modes de transports. Ces lignes directrices donneront aux Canadiens l'assurance que le réseau de transport répond aux normes les plus élevées en matière de sécurité et est inspecté régulièrement, et que chaque intervenant du réseau des transports prend les mesures appropriées pour maintenir la sécurité. Le Ministère améliorera également les outils d'évaluation des risques et renforcera le recrutement et la formation des inspecteurs, des experts techniques et des responsables de la réglementation.

La sécurité de nos collectivités est primordiale pour le gouvernement du Canada. Il suffit de penser aux terribles événements de Lac-Mégantic, qui ont coûté la vie à 47 personnes, pour comprendre pourquoi nous devons continuer à améliorer nos systèmes de sécurité ferroviaire et de transport des marchandises dangereuses. Bien que les statistiques démontrent que le réseau de transport ferroviaire du Canada est l'un des plus sécuritaires au monde, nous pouvons en faire davantage pour que même les rares accidents qui surviennent n'entraînent pas de conséquences tragiques. Les mesures que nous prendrons seront basées sur trois éléments fondamentaux de la sécurité des transports, soit la prévention, la préparation et l'intervention, ainsi que la responsabilité et l'indemnisation.

Puis, nous veillerons à ce que le réseau de transport du Canada **contribue au programme de développement responsable des ressources du gouvernement** pour appuyer la croissance économique tout en protégeant l'environnement. Nous mettrons en œuvre un système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes afin de protéger nos citoyens, notre industrie et notre environnement d'éventuels déversements d'hydrocarbures, en nous assurant de bien évaluer les risques et de prendre les mesures nécessaires pour pouvoir intervenir rapidement et efficacement en cas d'incident. Le

Ministère effectuera également des recherches en partenariat sur l'infrastructure de transport dans le Nord afin d'appuyer le développement de l'Arctique.

De plus, nous **améliorerons l'infrastructure de transport essentielle** à l'appui du commerce et de la compétitivité du Canada dans l'économie mondiale. Transports Canada continuera de travailler sur le projet de passage international de la rivière Detroit et veillera à ce que les portes et corridors du Pacifique et de l'Atlantique continuent d'être utilisées de façon efficiente, fiable et efficace. Pour ce faire, le Ministère s'emploiera entre autres à mettre en œuvre les initiatives du Plan d'action Par-delà la frontière liées au transport transfrontalier.

Nous veillerons également à ce que **les politiques et les programmes de Transports Canada positionnent le réseau de transport de façon à répondre aux besoins et aux défis à venir**. Le Ministère continuera d'examiner les politiques, les programmes et les règlements liés au transport aérien et maritime, afin d'équilibrer les besoins du secteur des transports et les objectifs sociaux, économiques et environnementaux. Il favorisera également une saine gouvernance des sociétés d'État et des autres entités indépendantes de son portefeuille, et mettra en œuvre des stratégies à long terme concernant les aéroports et les ports appartenant à Transports Canada.

Enfin, nous mettrons tout en œuvre pour **adopter les mesures de renouvellement et d'efficacité du gouvernement du Canada**. Transports Canada travaillera en vue d'atteindre l'excellence dans la fonction publique en faisant participer les employés à l'initiative Objectif 2020, qui vise à définir l'avenir de la fonction publique, en améliorant la gestion du rendement des employés et les processus opérationnels, et en perfectionnant les systèmes de gestion de l'information afin d'améliorer la prestation des programmes et des services.

Au cours de l'année à venir, nous continuerons à remplir notre mandat principal, tout en soutenant les priorités globales du gouvernement, qui consistent à favoriser la croissance, la création d'emplois et la prospérité économique à long terme. À titre de ministre, j'ai la certitude que nous allons atteindre ces objectifs et que nous continuerons de bien servir la population canadienne.

L'honorable Lisa Raitt, C.P., députée
Ministre des Transports

Section I : Vue d'ensemble des dépenses de l'organisation

Profil organisationnel

Ministre : L'honorable Lisa Raitt, C.P., députée

Administrateur général : Louis Lévesque

Portefeuille ministériel : Transports Canada

Année de création : 1936

Principales autorités législatives : *Loi sur le ministère des Transports*^v (L.R.C. (1985), ch. T-18)

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

Contexte organisationnel

Raison d'être

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

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

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

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

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

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

- un niveau de sécurité et de sûreté le plus élevé possible pour protéger la vie et les biens grâce à des normes de rendement et à la réglementation;

- l'efficacité dans le transport des personnes et des biens pour favoriser la prospérité économique et une qualité de vie durable en fonction de la concurrence et de l'utilisation ciblée de la réglementation et du financement public;
- le respect de l'environnement pour l'héritage des générations futures de Canadiens en se fondant sur les processus de planification et d'évaluation environnementale lors des décisions en matière de transport et de l'utilisation sélective de la réglementation et du financement public.

Responsabilités

Transports Canada fait partie du [portefeuille de Transports Canada](#), qui comprend Transports Canada, des organismes à régie partagée (p. ex. la [Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent](#)), des sociétés d'État (p. ex. l'[Administration de pilotage des Grands Lacs](#) et la [Société canadienne des postes](#)) ainsi que des tribunaux et des organismes administratifs (p. ex. le [Tribunal d'appel des transports du Canada](#)). Le regroupement de ces organisations en un seul portefeuille permet une prise de décision intégrée en ce qui concerne les questions de transport.

Résultats stratégiques et architecture d’alignement des programmes (AAP)

Comme l’illustre le tableau 1, l’architecture d’alignement des programmes de Transports Canada comprend 15 programmes qui contribuent à l’atteinte des trois résultats stratégiques ministériels suivants :

1. un réseau de transport efficient;
2. un réseau de transport respectueux de l’environnement;
3. un réseau de transport sécuritaire et sûr.

Le 16^e programme, Services internes, appuie les trois résultats stratégiques.

Afin de mieux s’harmoniser avec les [résultats du gouvernement du Canada](#)^{ix}, le Ministère a modifié son architecture d’alignement des programmes. Les révisions effectuées de 2013–2014 à 2014–2015 comprennent les suivantes :

- Transfert du programme 1.4, Analyse et innovation dans le secteur des transports, sous le programme 1.1, Cadres qui appuient le marché des transports, afin de créer le nouveau sous-programme 1.1.5, Analyse et innovation dans le secteur des transports;
- Suppression du sous-programme 3.1.3, Aide aux immobilisations aéroportuaires, et fusion des activités sous le sous-programme 1.3.1.3, Soutien aux petits aéroports.

Figure 1: Architecture d'alignement des programmes (AAP) 2014–2015 de Transports Canada

1 Un réseau de transport efficace		2 Un réseau de transport respectueux de l'environnement	3 Un réseau de transport sécuritaire et sûr	
1.1 Cadres qui appuient le marché des transports	1.3 Infrastructures de transport	2.1 Air pur - Transport	3.1 Sécurité aérienne	3.5 Transport des marchandises dangereuses
1.1.1 Cadre qui appuie le marché du transport aérien	1.3.2 Infrastructure de transport maritime	2.1.1 Cadre réglementaire sur la qualité de l'air et surveillance	3.1.1 Cadre réglementaire de la sécurité aérienne	3.5.1 Cadre réglementaire pour le transport des marchandises dangereuses
1.1.2 Cadre qui appuie le marché du transport maritime	1.3.2.1 Gérance des administrations portuaires canadiennes	2.1.2 Initiatives sur l'air pur	3.1.2 Surveillance de la sécurité aérienne	3.5.2 Surveillance du transport des marchandises dangereuses
1.1.3 Cadre qui appuie le marché du transport terrestre	1.3.2.2 Gérance de la voie maritime et soutien	2.2 Eau propre - Transport	3.1.2.1 Service à l'industrie aéronautique	3.5.3 Intervention d'urgence – Transport des marchandises dangereuses
1.1.4 Commerce et cadres internationaux	1.3.2.3 Gérance des services de traversiers et soutien	2.2.1 Cadre réglementaire du programme Eau propre	3.1.2.2 Surveillance du réseau aérien	3.6 Sûreté aérienne
1.1.5 Analyse et innovation dans le secteur des transports	1.3.2.4 Exploitation des ports	2.2.2 Programme de surveillance réglementaire pour l'assainissement de l'eau	3.1.3 Services des aéronefs	3.6.1 Cadre réglementaire de la sûreté aérienne
1.2 Portes d'entrée et corridors	1.3.3 Infrastructure de transport terrestre et intermodale	2.3 Gérance de l'environnement - Transport	3.2 Sécurité maritime	3.6.2 Surveillance de la sûreté aérienne
1.2.1 Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique	1.3.3.1 Gérance du transport ferroviaire voyageur et soutien		3.2.1 Cadre réglementaire de la sécurité maritime	3.6.3 Programme d'infrastructure technologique
1.2.2 Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers	1.3.3.2 Gérance des ponts fédéraux		3.2.2 Surveillance de la sécurité maritime	3.7 Sûreté maritime
1.3 Infrastructures de transport	1.3.3.3 Soutien aux infrastructures routières et à d'autres modes de transport		3.2.3 Protection des eaux navigables	3.7.1 Cadre de réglementation en matière de sûreté maritime
1.3.1 Infrastructure de transport aérien			3.3 Sécurité ferroviaire	3.7.2 Surveillance de la sûreté maritime
1.3.1.1 Gérance des administrations aéroportuaires			3.3.1 Cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire	3.7.3 Centres d'opérations de sécurité maritime
1.3.1.2 Exploitation des aéroports			3.3.2 Surveillance de la sécurité ferroviaire	3.8 Sûreté du transport terrestre et intermodal
1.3.1.3 Soutien aux petits aérodromes			3.3.3 Programme d'amélioration des passages à niveau et de sensibilisation de la Sécurité ferroviaire	3.9 Sécurité et sûreté multimodale
			3.4 Sécurité des véhicules automobiles	3.9.1 Stratégies et services intégrés multimodales
			3.4.1 Cadre réglementaire de la sécurité des véhicules automobiles	3.9.2 Préparatifs d'urgence et les activités du Centre d'intervention
			3.4.2 Surveillance de la sécurité des véhicules automobiles	3.9.3 Formation technique intégrée
			3.4.3 Sécurité des transporteurs routiers	

4.1 Services internes (soutien à tous les résultats stratégiques)	4.1.1 Soutien à la gouvernance et à la gestion	4.1.2 Services de gestion des ressources	4.1.3 Services de gestion des biens
--	--	--	-------------------------------------

LÉGENDE

Résultat stratégique

Programme

Sous-programme ou sous-sous-programme

Priorités organisationnelles

Transports Canada a défini cinq priorités pour 2014–2015. Celles-ci cadrent avec les priorités du gouvernement du Canada, elles appuient l’atteinte des résultats stratégiques du Ministère et elles aident ce dernier à gérer les risques. Pendant l’année, la haute direction accordera une attention particulière aux plans élaborés en vue de répondre à ces priorités et d’obtenir des résultats.

Priorité	Type ¹	Résultats stratégiques et programmes
Préciser et renforcer la surveillance de la sécurité et de la sûreté à Transports Canada	En cours	RS3 Un réseau de transport sécuritaire et sûr (tous les programmes)
Description		
<p>Pourquoi s’agit-il d’une priorité?</p> <p>Un réseau de transport sécuritaire et sûr assure le transport des personnes et des biens dans l’ensemble du Canada ainsi que vers des destinations internationales sans entraîner de perte de vie, de blessure ou de dommage matériel. La précision et le renforcement de la fonction de surveillance de Transports Canada permettront à celui-ci de mieux collaborer avec l’industrie du transport en vue de maintenir une culture de la sécurité et de la sûreté.</p> <p>Quels sont les plans pour réaliser cette priorité?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mettre en œuvre des lignes directrices pour assurer une surveillance multimodale normalisée afin d’appuyer l’application uniforme de procédures nationales, améliorer la planification et l’établissement de rapports d’inspection axés sur les risques et rendre obligatoires les composantes clés des programmes d’assurance de la qualité; • Mettre en œuvre un plan d’action pour le transport des marchandises dangereuses par train, y compris des outils d’évaluation des risques améliorés pour définir les tendances changeantes en matière de commerce et les adapter; • Élaborer des plans complets de ressources humaines afin de renforcer les programmes de recrutement et de formation destinés aux inspecteurs, aux experts techniques et aux responsables de la réglementation pour veiller à ce que tous les modes disposent des aptitudes et des compétences requises pour réaliser les activités actuelles et futures; • Élaborer un plan pour l’application de la loi dans le transport multimodal. 		

¹ Les différents types de priorités sont les suivants : **priorité déjà établie** – établie au cours du premier ou du deuxième exercice précédant l’exercice visé dans le rapport; **priorité permanente** – établie au moins trois exercices avant l’exercice visé dans le rapport; **priorité nouvelle** – établie au cours de l’exercice visé dans le RPP ou le RMR.

Priorité	Type	Résultats stratégiques et programmes
Poursuivre la contribution au programme de développement responsable des ressources du gouvernement	En cours	<p>RS2 Un réseau de transport respectueux de l'environnement (tous les programmes)</p> <p>RS3 Un réseau de transport sécuritaire et sûr (programmes 3.2 et 3.9)</p>
Description		
<p>Pourquoi s'agit-il d'une priorité?</p> <p>Le gouvernement du Canada prend des mesures pour s'assurer que l'exploitation des ressources naturelles du Canada contribue à la croissance soutenue de l'économie et la création d'emplois tout en renforçant la protection de l'environnement.</p> <p>Quels sont les plans pour réaliser cette priorité?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mettre en œuvre des mesures visant à appuyer le développement responsable des ressources qui permettront de renforcer la sécurité des navires-citernes, le régime national de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures et le transport maritime sécuritaire et respectueux de l'environnement; • Faire progresser une approche intégrée de Transports Canada en matière de transport qui facilite la protection de l'environnement et qui prend en compte la mobilisation des Autochtones, des provinces et des territoires. 		

Priorité	Type	Résultats stratégiques et programmes
Améliorer la compétitivité du Canada et l'infrastructure de transport clé	En cours	RS1 Un réseau de transport efficient (programme 1.2) RS3 Un réseau de transport sécuritaire et sûr (programme 3.6)
Description		
<p>Pourquoi s'agit-il d'une priorité?</p> <p>Un réseau de transport efficient appuie le commerce et la prospérité économique et il contribue à la qualité de vie des Canadiens. Il est essentiel pour le réseau de transport que les grands corridors de commerce soient dotés d'infrastructures adéquates.</p> <p>Quels sont les plans pour réaliser cette priorité?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Faire progresser le projet du passage international de la rivière Detroit en procédant à l'étape de l'approvisionnement; • Faire progresser le projet du nouveau pont pour le Saint-Laurent, à Montréal, en procédant à l'étape de l'approvisionnement; • Appuyer l'efficience des portes d'entrée du Canada au moyen de la mobilisation des intervenants, de l'analyse de la fluidité du système et d'investissements stratégiques; • Poursuivre la mise en œuvre des initiatives du plan d'action « Par-delà la frontière » liées à la facilitation et à la sûreté du transport transfrontalier. 		

Priorité	Type	Résultats stratégiques et programmes
Veiller à ce que les politiques, les programmes et les activités de Transports Canada répondent aux besoins du réseau de transport à long terme	En cours	RS1 Un réseau de transport efficace (tous les programmes) RS2 Un réseau de transport respectueux de l'environnement (tous les programmes) RS3 Un réseau de transport sécuritaire et sûr (programme 3.6) Programme 4.1 Services internes
Description		
<p>Pourquoi s'agit-il d'une priorité?</p> <p>Le transport est indispensable à la prospérité sociale et économique du Canada. Cette priorité permet de veiller à ce que nos approches stratégiques continuent d'être pertinentes, de répondre aux besoins du secteur des transports et de tenir compte des objectifs sociaux, économiques et environnementaux.</p> <p>Quels sont les plans pour réaliser cette priorité?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Examiner les politiques, les programmes et les règlements du gouvernement du Canada liés au secteur aérien dans la perspective de la prospérité économique actuelle et future et des niveaux de service; • Examiner les politiques actuelles liées au secteur maritime dans le but d'appuyer la croissance économique; • Élaborer une approche intégrée pour Transports Canada à l'égard du transport dans le Nord qui soit conforme aux projets réalisés par d'autres ministères et d'autres administrations (p. ex. la deuxième étape de la Stratégie pour le Nord du Canada, le programme du Conseil de l'Arctique pour les expéditions, les plans des territoires liés au transport) et qui permette de renforcer les transports en tant que moteur pour le développement économique sans compromettre l'environnement du Nord; • Mettre en œuvre des mesures pour renforcer les connaissances et les capacités liées à l'adaptation aux changements climatiques et améliorer la façon dont Transports Canada procède pour intégrer l'adaptation dans la prise de décision; • Améliorer et mettre en œuvre des stratégies à long terme pour les infrastructures aéroportuaires et portuaires, y compris le transfert de biens aux collectivités locales; • Promouvoir une bonne gouvernance dans les sociétés d'État et d'autres organismes sans lien de dépendance au sein du portefeuille de Transports Canada. 		

Priorité	Type	Résultats stratégiques et/ou programmes
Adopter les mesures d'efficacité et de renouvellement du gouvernement du Canada	Nouvelle	Tous les RS et tous les programmes
Description		
<p>Pourquoi s'agit-il d'une priorité?</p> <p>Le gouvernement du Canada reconnaît le besoin de s'adapter au rythme rapide auquel le monde évolue, où les mots d'ordre sont l'innovation, la souplesse et la productivité, afin d'atteindre deux objectifs, soit améliorer les services et assurer une utilisation optimale des ressources. Transports Canada vise à atteindre l'excellence dans la fonction publique.</p> <p>Quels sont les plans pour réaliser cette priorité?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Faire participer les employés à l'initiative du greffier visant à faire progresser la fonction publique du futur, soit Objectif 2020; • Améliorer l'uniformité de la gestion du rendement des employés afin de stimuler la productivité; • Améliorer les processus opérationnels au sein du Ministère et contribuer aux solutions s'appliquant à l'ensemble du gouvernement en vue de trouver des gains en efficacité, et les adopter; • Améliorer l'efficacité et la capacité de nos systèmes de gestion de l'information afin de veiller à l'intégralité, à l'uniformité, à la fiabilité et au caractère partageable des données par la mise en œuvre d'une stratégie de gestion de l'information (GI) et de gestion de la technologie (TI) intégrée qui viendra mieux appuyer l'exécution des programmes et des services de Transports Canada. 		

Analyse du risque

Contexte opérationnel

Les facteurs de risque et de possibilité internes et externes qui, selon nos prévisions, auront une incidence sur le réseau de transport au Canada au cours de l'horizon de planification de 2014–2015 sont résumés dans les paragraphes qui suivent. Ces facteurs ont été cernés au moyen d'une analyse de l'environnement effectuée au printemps 2013 dans le cadre de notre processus de planification et d'établissement de rapports intégrés.

Dans les années à venir, les pressions, comme les changements démographiques, l'accès aux ressources naturelles, les restrictions financières et budgétaires, l'équilibre entre la croissance économique et la protection de l'environnement et les grandes turbulences économiques et géopolitiques mondiales, pourraient présenter à la fois des défis et des possibilités pour le Canada et notre réseau de transport, comme l'accessibilité au Nord et son développement.

Transports Canada possède une main-d'œuvre très bien informée, qualifiée, expérimentée et d'âges variés, ainsi que des réseaux étendus de collaboration et des partenariats. Cependant, il serait possible de mieux harmoniser les pratiques et les mécanismes de sécurité et de sûreté entre les modes de transport et dans l'ensemble des organismes du Ministère.

Les technologies Web et mobiles ainsi que l'accès aux données du gouvernement et des partenaires pourraient contribuer à accroître la productivité et l'efficacité du travail ainsi que la flexibilité, à améliorer la mobilisation et le transfert des connaissances et à assurer la prestation de renseignements exacts et de services aux citoyens et clients en temps opportun. Les menaces à la sûreté qui touchent tous les modes du réseau de transport exigeront une vigilance continue, et les gouvernements et l'industrie devront s'adapter rapidement aux changements de l'environnement ainsi qu'aux incidents pour maintenir la confiance du public relativement aux transports.

Principaux secteurs de risque et réponses au risque

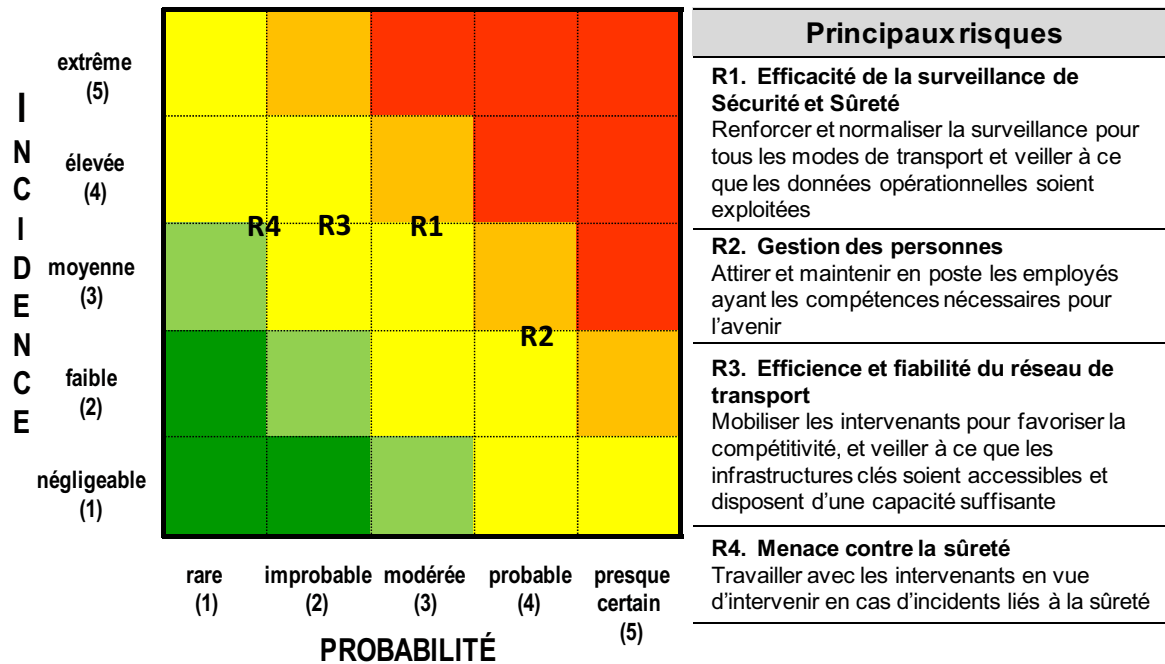
L'analyse des défis et des occasions qui pourraient avoir une incidence sur le réseau de transport du Canada établit le contexte au sein duquel Transports Canada doit définir la portée des risques possibles, évaluer la probabilité et les conséquences potentielles d'événements favorables ou défavorables et élaborer des réponses aux menaces et aux occasions susceptibles d'avoir une incidence sur la réalisation du mandat de Transports Canada. La gestion du risque est intégrée à toutes les facettes des activités de Transports Canada. Les risques qui entraînent les plus importantes possibilités d'avoir des répercussions sur les objectifs du Ministère sont décrits dans le Profil de risque ministériel.

Transports Canada a cerné quatre principaux secteurs de risque dans son Profil de risque ministériel. Le Ministère a également déterminé et mis en œuvre des mesures d'atténuation, soit des réponses aux risques. La détermination des risques et l'élaboration de réponses aux risques contribuent à la prise de décisions qui ont trait à l'établissement

des priorités ministérielles, à la planification, à l’affectation des ressources, à l’élaboration de politiques, à la gestion de programmes et aux rapports sur le rendement. Les quatre principaux secteurs de risque ainsi que leur incidence et leur probabilité sont présentés ainsi :

Profil de risque ministériel de Transports Canada de 2013-2014

Les éléments clés de notre stratégie de réponse au risque sont présentés dans le tableau ci-dessous :



Risque	Stratégie de réponse au risque	Lien vers l'Architecture d'alignement des programmes
R1. Efficacité de la surveillance de Sécurité et Sûreté	<p>Dans le contexte de changement continu, le cadre réglementaire doit demeurer actuel et la gouvernance interne de Transports Canada ainsi que nos processus doivent soutenir adéquatement la surveillance du réseau national de transport. La surveillance exige aussi la responsabilisation et une gestion efficace de la part de l'ensemble des partenaires dans la chaîne de sécurité et de sûreté.</p> <p>Les principales réponses consistent notamment à :</p> <ul style="list-style-type: none"> renforcer et améliorer la surveillance effectuée par Transports Canada du réseau de transport canadien en élaborant et en adoptant une Directive de Transports Canada sur la surveillance de la sécurité et 	RS3 – Un réseau de transport sécuritaire et sûr

Risque	Stratégie de réponse au risque	Lien vers l'Architecture d'alignement des programmes
	<p>de la sûreté de l'industrie;</p> <ul style="list-style-type: none"> • renforcer et mettre en œuvre les procédures et les pratiques d'assurance de la qualité dans les programmes de sécurité et de sûreté afin de gérer l'efficacité, l'efficience et l'uniformité des activités de supervision s'il y a lieu; • mettre en œuvre le plan d'action de la sécurité ferroviaire tel qu'il a été établi dans le rapport du Bureau du vérificateur général de 2013; • améliorer l'adoption cohérente de stratégies et de régimes nationaux et modaux de planification, d'établissement de rapports d'inspection et d'application de la loi axées sur le risque; • concevoir et adopter un programme de renforcement des capacités en matière réglementaire; • réviser et élaborer, au besoin, du matériel de formation et d'orientation pour tous les modes de transport; • continuer de renforcer les systèmes de données pour tous les programmes afin d'améliorer les systèmes de surveillance, de conformité et de gestion interne. Cela nécessitera également la mise en correspondance des fonctions opérationnelles selon les applications de la gestion d'information et de la gestion de la technologie afin de définir un modèle d'architecture administrative pour la rationalisation des systèmes. 	
<p>R2. Gestion des personnes</p>	<p>Le changement continu, y compris la mise en œuvre de nouveaux plans d'action découlant des recommandations du Bureau du vérificateur général ou du Bureau de la sécurité des transports, accroît le risque inhérent de la gestion des personnes. D'autres facteurs de risque qui ont une incidence sur la gestion des personnes comprennent les suivants : l'évolution de la nature du travail et des compétences connexes, les pressions découlant de la charge de travail, et les enjeux liés au milieu de travail.</p> <p>Les principales réponses consistent notamment à :</p> <ul style="list-style-type: none"> • intégrer des stratégies de la gestion des personnes à la planification de l'effectif de même qu'à l'apprentissage et au perfectionnement pour les trois résultats stratégiques et les Services internes. 	<p>Tous les trois résultats stratégiques et les Services internes</p>

Risque	Stratégie de réponse au risque	Lien vers l'Architecture d'alignement des programmes
<p>R3.Efficience et fiabilité du réseau de transport</p>	<p>Il est essentiel de maintenir l'équilibre entre les exigences en matière de sécurité et de sûreté et la fluidité du réseau de transport. Toute réduction des services aux expéditeurs et aux voyageurs peut nuire au développement économique et avoir d'importantes répercussions sur la position concurrentielle et la croissance économique du pays.</p> <p>Les principales réponses consistent notamment à :</p> <ul style="list-style-type: none"> • faire progresser le projet du passage international de la rivière Detroit et le projet du nouveau pont pour le Saint-Laurent à Montréal; • revoir les politiques, les programmes et les règlements du gouvernement qui s'appliquent aux secteurs aérien, ferroviaire et maritime; • continuer de mettre en œuvre des initiatives du Plan d'action Par-delà la frontière; • entreprendre des mesures pour renforcer la connaissance et la capacité dans le domaine de l'adaptation au changement climatique et pour améliorer la façon dont Transports Canada intègre l'adaptation dans le processus décisionnel. 	<p>RS1 – Un réseau de transport efficient</p> <p>RS2 – Un réseau de transport respectueux de l'environnement</p>
<p>R4.Menace contre la sûreté</p>	<p>La confiance de la communauté internationale et du public à l'égard de la sûreté des infrastructures de transport du Canada revêt toujours une importance cruciale. Les menaces à la santé et à la sécurité des personnes, qui sont susceptibles de causer des blessures ou la mort ou de détruire une infrastructure clé, peuvent avoir des conséquences extrêmes.</p> <p>Les principales réponses consistent notamment à :</p> <ul style="list-style-type: none"> • continuer de mettre en œuvre des initiatives de sécurité du Plan d'action Par-delà la frontière; • continuer de surveiller étroitement les cybermenaces contre les infrastructures essentielles à la mission de Transports Canada en travaillant avec les principaux partenaires du gouvernement et en mettant en place des plans d'action; • parfaire les plans et les accords d'intervention ministériels (p. ex. équipe de gestion des incidents, équipe de gestion des crises, etc.); 	<p>RS3 – Un réseau de transport sécuritaire et sûr</p>

Risque	Stratégie de réponse au risque	Lien vers l'Architecture d'alignement des programmes
	<ul style="list-style-type: none">• renforcer la capacité en matière de programmes de sûreté, y compris le programme de surveillance et l'application de la loi de la Sûreté maritime et le programme de surveillance de la Sûreté du transport terrestre et intermodal;• évaluer les instruments visant la sûreté ferroviaire et les renforcer, le cas échéant.	

Dépenses prévues

Le tableau sur les ressources financières suivant offre un résumé des dépenses totales prévues pour Transports Canada au cours des trois prochains exercices. Pour obtenir plus de détails sur les [dépenses prévues](#), y compris les ajustements, veuillez consulter le site Web de Transports Canada.

Ressources financières budgétaires (Dépenses prévues—en dollars)

Budget principal des dépenses ² 2014–2015	Dépenses prévues 2014–2015	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017
1 655 682 494	1 667 473 998	1 400 768 405	951 202 623

Le tableau suivant sur les ressources humaines offre un résumé des ressources humaines totales prévues pour Transports Canada au cours des trois prochains exercices.

Ressources humaines (équivalents temps plein—ETP)

2014–2015	2015–2016	2016–2017
5 222	5 172	5 003

Sommaire de planification budgétaire pour les résultats Stratégiques et les programmes (En dollars)

Les tableaux suivants présentent :

- les dépenses projetées pour 2013–2014 et les dépenses prévues pour les trois prochains exercices, par programme, pour appuyer chaque résultat stratégique;
- les dépenses ministérielles totales projetées pour l'ensemble des programmes en 2013–2014 et prévues pour les trois prochains exercices;
- les résultats stratégiques 1, 2 et 3, – Conformité de la contribution des programmes avec les résultats du gouvernement du Canada.

² Les dépenses prévues pour 2014–2015 sont supérieures au financement prévu dans le cadre du Budget principal des dépenses de 2014–2015 étant donné qu'elles comprennent les dépenses prévues liées aux prestations de maternité et aux indemnités de départ qui sont financées par le Secrétariat du Conseil du Trésor plus tard au cours de l'exercice.

Résultats stratégiques, programmes et Services internes	Résultats du gouvernement du Canada	Dépenses réelles 2011–2012	Dépenses réelles 2012–2013	Dépenses projetées 2013–2014	Budget principal des dépenses 2014–2015	Dépenses prévues 2014–2015	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017
Résultat stratégique 1 : Un réseau de transport efficient								
1.1 Cadres qui appuient le marché des transports	Un marché équitable et sécurisé	20 956 118	18 509 599	25 260 044	24 854 622	24 854 622	24 469 049	22 428 601
1.2 Portes d'entrée et corridors	Une croissance économique forte	200 212 375	395 779 631	385 912 970	702 272 494	702 272 494	464 388 875	82 834 845
1.3 Infrastructures de transport	Une économie axée sur l'innovation et le savoir	398 295 633	341 302 631	387 805 067	333 815 823	333 815 823	321 806 362	321 796 669
Total partiel - résultat stratégique 1		619 464 125	755 591 861	798 978 081	1 060 942 939	1 060 942 939	810 664 286	427 060 115
Résultat stratégique 2 : Un réseau de transport respectueux de l'environnement								
2.1 Air pur - Transport	Un environnement propre et sain	13 861 144	18 757 426	27 363 666	38 992 028	38 992 028	25 567 021	1 514 038
2.2 Eau propre - Transport	Un environnement propre et sain	7 411 839	6 947 514	18 714 336	18 074 900	18 074 900	15 986 890	13 620 627
2.3 Gérance de l'environnement -	Un environnement	23 206 885	20 059 193	33 657 212	29 171 557	29 171 557	32 807 561	10 697 815

Rapport sur les plans et les priorités de 2014–2015

Résultats stratégiques, programmes et Services internes	Résultats du gouvernement du Canada	Dépenses réelles 2011–2012	Dépenses réelles 2012–2013	Dépenses projetées 2013–2014	Budget principal des dépenses 2014–2015	Dépenses prévues 2014–2015	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017
Transport	propre et sain							
Total partiel - résultat stratégique 2		44 479 869	45 764 133	79 735 214	86 238 485	86 238 485	74 361 472	25 832 480
Résultat stratégique 3 : Un réseau de transport sécuritaire et sûr								
3.1 Sécurité aérienne	Un Canada sécuritaire et sécurisé	189 468 575	166 997 248	169 558 382	170 709 221	170 709 221	168 384 202	167 941 964
3.2 Sécurité maritime	Un Canada sécuritaire et sécurisé	75 594 201	56 523 301	60 743 567	56 003 982	56 003 982	54 913 444	50 230 092
3.3 Sécurité ferroviaire	Un Canada sécuritaire et sécurisé	32 660 772	33 764 015	33 087 889	34 265 437	34 265 437	34 227 368	33 809 216
3.4 Sécurité des véhicules automobiles	Un Canada sécuritaire et sécurisé	23 838 054	22 907 051	25 892 771	20 905 007	20 905 007	21 226 354	19 928 917
3.5 Transport des marchandises dangereuses	Un Canada sécuritaire et sécurisé	13 961 560	12 766 509	12 665 370	14 727 734	14 727 734	14 793 190	14 576 040
3.6 Sûreté aérienne	Un Canada sécuritaire et sécurisé	43 011 088	33 684 478	30 062 162	31 672 052	31 672 052	29 778 292	29 503 436

Résultats stratégiques, programmes et Services internes	Résultats du gouvernement du Canada	Dépenses réelles 2011–2012	Dépenses réelles 2012–2013	Dépenses projetées 2013–2014	Budget principal des dépenses 2014–2015	Dépenses prévues 2014–2015	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017
3.7 Sécurité maritime	Un Canada sécuritaire et sécurisé	18 026 402	14 022 948	12 837 208	12 788 946	12 788 946	12 780 880	12 691 055
3.8 Sécurité du transport terrestre et intermodal	Un Canada sécuritaire et sécurisé	5 618 868	3 967 849	4 229 483	4 739 231	4 739 231	4 671 670	4 541 375
3.9 Sécurité et sûreté multimodale	Un Canada sécuritaire et sécurisé	0	0	11 778 992	11 153 164	11 153 164	10 969 705	10 864 344
Total partiel - résultat stratégique 3		402 179 519	344 633 398	360 855 823	356 964 774	356 964 774	351 745 105	344 086 439
Total partiel - Services internes		215 067 453	186 488 777	174 443 597	151 536 296	163 327 800	163 997 542	154 223 589
Total		1 281 190 966	1 332 478 169	1 414 012 715	1 655 682 494	1 667 473 998	1 400 768 405	951 202 623

Analyse des tendances

Un réseau de transport efficient : Les dépenses prévues pour le *réseau de transport efficient* sont principalement touchées par les changements dans les flux de trésorerie de projet dans le cadre de l'Initiative sur la Porte et le Corridor de l'Asie-Pacifique et du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers. Les niveaux de financement de ces programmes varient habituellement en fonction des projets prévus, et ils commencent à diminuer en 2015–2016, à mesure que les programmes atteignent leur fin de vie. Les dépenses prévues dans le programme *Infrastructure de transport* ont atteint un sommet en 2011–2012 en raison des subventions uniques versées aux Premières nations pour l'aménagement du port de Prince Rupert. Les fluctuations au cours des autres exercices sont principalement liées aux changements dans les flux de trésorerie du projet de cession des ports.

Un réseau de transport respectueux de l'environnement : Les dépenses prévues pour le *réseau de transport respectueux de l'environnement* augmentent en 2013–2014 en raison des changements dans les flux de trésorerie des projets dans le cadre du Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux. Les dépenses prévues atteindront un sommet en 2014–2015, soit lorsque les flux de trésorerie prévus pour le programme de transports propres de prochaine génération seront à leur maximum. Le financement pour ces deux programmes se termine en 2015–2016, ce qui entraîne une chute des dépenses prévues de 2015–2016 à 2016–2017.

Un réseau de transport sécuritaire et sûr : Les dépenses prévues pour le *réseau de transport sécuritaire et sûr* ont atteint un sommet en 2011–2012 et elles ont diminué au cours des exercices suivants en raison du transfert du financement à Services partagés Canada, de la mise en œuvre des mesures de réduction des coûts annoncées dans le budget de 2012 et de certaines réaffectations de fonds internes visant à centraliser les fonctions administratives et à mieux harmoniser les dépenses avec l'architecture d'alignement des programmes de Transports Canada.

Services internes : Les dépenses prévues pour les *Services internes* ont atteint un sommet en 2011–2012, puis elles ont chuté au cours des exercices suivants, principalement en raison du transfert du financement à Services partagés Canada et de la mise en œuvre des mesures de réduction des coûts annoncées dans le budget de 2012.

Harmonisation avec les résultats du gouvernement du Canada

Dépenses prévues pour 2014–2015 par [secteur de dépenses du cadre pangouvernemental](#) (en dollars)

Total des dépenses prévues par secteurs de dépenses (en dollars)

Secteur de dépenses du gouvernement du Canada	Résultats du gouvernement du Canada	Total des dépenses prévues
Affaires économiques	Une croissance économique forte	702 272 494
	Un environnement propre et sain	86 238 485
	Une économie axée sur l'innovation et le savoir	333 815 823
Affaires sociales	Un Canada sécuritaire et sécurisé	354 712 574
Affaires internationales	Sans objet	0
Affaires gouvernementales	Sans objet	0

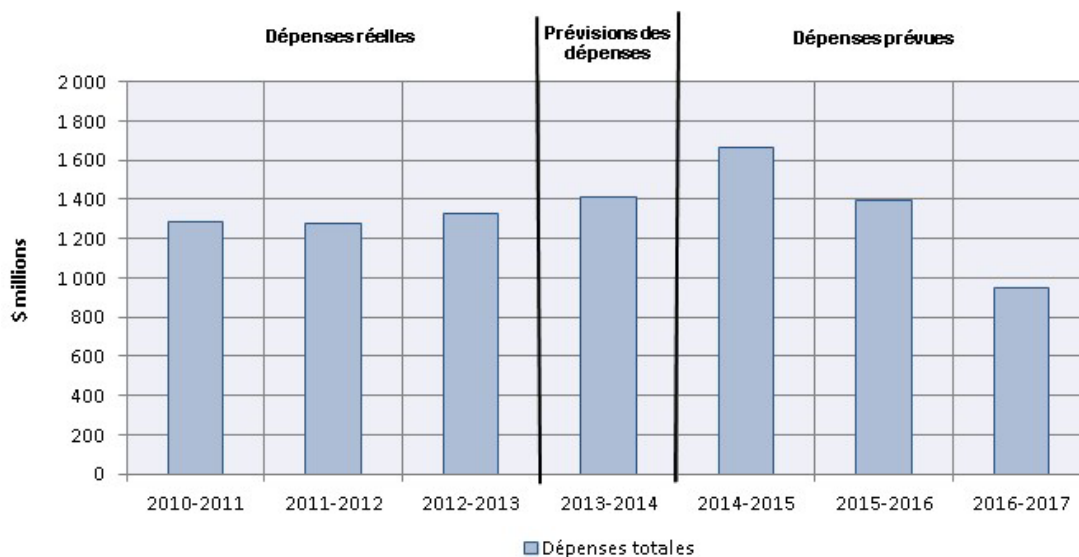
Tendances relatives aux dépenses du ministère

Au cours de l'exercice 2014–2015, Transports Canada prévoit dépenser 1 667 millions de dollars pour atteindre les résultats attendus dans le cadre de ses activités de programme et pour contribuer à ses résultats stratégiques. Cela représente une hausse nette des dépenses prévues de 253 millions de dollars par rapport au niveau de dépenses prévues de 2013-2014, qui était de 1 414 millions de dollars.

La différence est principalement attribuable à une hausse des dépenses prévues dans le programme Portes d'entrée et corridors, et, plus précisément, le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers, et elle est compensée par une réduction prévue des dépenses dans le Fonds d'infrastructure de transport de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique.

Transports Canada contribuera à l'engagement pris dans le cadre du Plan d'action économique afin de réorienter les activités et les programmes du gouvernement, de faciliter les rapports de la population canadienne et des entreprises avec le gouvernement ainsi que de moderniser et simplifier les services de soutien administratif. En 2012–2013, Transports Canada a réalisé des économies de 37 millions de dollars au total. En 2013-2014, les économies augmenteront à 47 millions de dollars, et les économies courantes atteindront 62,1 millions de dollars d'ici 2014–2015.

Figure 2 : Graphique des tendances relatives aux dépenses du Ministère



Budget des dépenses par crédits votés

Pour obtenir plus de renseignements sur nos crédits organisationnels, veuillez consulter le [Budget principal des dépenses 2014–2015](#)^x.

Contribution à la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)

La [Stratégie fédérale de développement durable \(SFDD\) de 2013–2016](#)^{xi}, déposée le 4 novembre 2013, oriente les activités de développement durable du gouvernement du Canada pour la période de 2013–2016. La SFDD présente les priorités du développement durable à l'échelle fédérale du Canada pour une période de trois ans, comme l'exige la *Loi fédérale sur le développement durable* (LFDD).

Transports Canada veille à ce que ces objectifs soient pris en compte dans le cadre de ses processus décisionnels. Ainsi, dans le cadre du processus fédéral d'évaluation environnementale stratégique (EES), toute nouvelle politique ou tout nouveau plan ou toute nouvelle initiative de programme comprend une analyse de ses incidences sur l'atteinte des objectifs et des cibles de la SFDD. Les résultats d'EES sont rendus publics au moment de l'annonce d'une initiative, démontrant ainsi l'engagement du ministère relativement à l'atteinte des objectifs et des cibles de la SFDD.

Transports Canada contribue aux thèmes suivants de la SFDD : Thème I – Relever les défis des changements climatiques et de la qualité de l'air; Thème II – Maintenir la qualité et la disponibilité de l'eau; Thème III : Protéger la nature et les Canadiens; et le Thème IV – Réduire l'empreinte environnementale – en commençant par le gouvernement, représentés par les identificateurs visuels suivants.



Ces contributions sont des volets des programmes suivants. Ils sont expliqués plus en détail à la section II :

- 2.1 Air pur - Transport
- 2.2 Eau propre - Transport
- 2.3 Gérance de l'environnement – Transport
- 3.5 Transport des marchandises dangereuses

Pour en savoir plus sur les activités que mène Transports Canada à l'appui du développement durable, voir la section II du présent RPP et le [site Web de Transports Canada sur le développement durable](#)^{xii}. Pour une description complète de la Stratégie, consulter le [site Web de la Stratégie fédérale de développement durable](#)^{xiii}.

Section II : Analyse des programmes par résultats stratégiques

[Transports Canada](#)^{xiv} vise trois résultats stratégiques, issus de son mandat et de sa vision, qui correspondent aux avantages à long terme et durables au profit de la population canadienne. À mesure que le Ministère tend à atteindre ces résultats, des rapports de progrès peuvent être réalisés à l'égard des résultats attendus,³ des indicateurs de rendement⁴ et des objectifs⁵, tel que le prévoit l'architecture d'alignement des programmes (AAP). Ce qui distingue les différents niveaux de l'AAP sont la portée et l'étendue des programmes à ces niveaux. Le niveau des programmes représente des programmes de grande envergure dont les zones d'intervention sociale sont vastes tandis que le niveau des sous-programmes représente des sous-programmes ciblés qui visent un groupe et une zone d'intervention plus restreints.

Cette section décrit la manière dont le Ministère envisage d'atteindre ses résultats attendus et elle présente les ressources financières et non financières qui seront consacrées à chaque programme au cours de l'année à venir. Elle présente aussi les initiatives de Transports Canada qui font partie de la Stratégie fédérale de développement durable.

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 marché afin que le secteur des transports puisse s'adapter, innover et demeurer concurrentiel; l'élaboration et 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; 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 programmes et les sous-programmes suivants appuient ce résultat stratégique :

Programme 1.1 : Cadres qui appuient le marché des transports

Description : Le programme Cadres qui appuient le marché des transports permet d'encourager l'efficacité des transports en favorisant un secteur des transports concurrentiel et viable. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : établir des régimes qui régissent le comportement économique des transporteurs dans tous les modes

³Par résultat attendu, on entend un résultat à l'atteinte duquel Transports Canada contribue grâce à diverses activités dans son architecture des activités de programme.

⁴Par 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.

⁵Par objectif, on entend une cible de rendement particulière liée à un indicateur de rendement par rapport auquel on compare le rendement réel.

de transport; définir des règles de gouvernance pour tous les fournisseurs d'infrastructures de transport qui relèvent d'une autorité fédérale; surveiller et analyser le réseau de transport, effectuer des recherches, et produire des rapports relativement au réseau de transport; promouvoir l'innovation dans les transports; permettre aux Canadiens d'avoir accès aux transports; représenter les intérêts du Canada dans le cadre des négociations commerciales, sur les tribunes internationales portant sur les transports et auprès d'autres organismes internationaux; favoriser l'accès aux marchés dans le contexte du commerce international; s'acquitter de certaines responsabilités fédérales à l'égard de la [*Loi sur les ponts et tunnels internationaux \(2007, ch. 1\)*](#)^{xv}.

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

Description : Le programme du cadre qui appuie le marché 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. 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 : L'établir des lois et règlements (p. ex. la *Loi sur les transports au Canada* et la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*) régissant le comportement économique des transporteurs aériens et des fournisseurs d'infrastructure aérienne; favoriser la concurrence et 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 les projets de portes et de corridors, et la politique sur le transport aérien international Ciel bleu; de représenter les intérêts du secteur aéronautique du Canada auprès de l'Organisation de l'aviation civile.

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

Description : Le programme du cadre qui appuie le marché 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, des règlements comme la *Loi maritime du Canada* et son *Règlement* ainsi que la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*; de surveiller l'industrie maritime 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 marché tant au marché 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; et d'établir le régime de responsabilité en matière de transport maritime.

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

Description : Le programme du cadre qui appuie le marché 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 ponts et tunnels internationaux* (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 marchandises 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 CN et 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 marché 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'ALENA sur le camionnage; de fournir des analyses et des conseils concernant le mouvement des marchandises dans le mode de transport terrestre et des questions connexes (p. ex. congestion, tarification routière, transport ferroviaire urbain, prolifération urbaine); d'effectuer des analyses continues du réseau national de transport des marchandises en consultation avec les intervenants clés; de régler les problèmes pertinents se rapportant 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 soient mis en valeur sur la scène internationale et pris en considération au moment de la formulation des initiatives du gouvernement du Canada se rapportant 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 la stratégie commerciale mondiale et la Stratégie pour les Amériques) 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 programme de négociations commerciales du gouvernement ainsi que pour saisir les occasions pour les entreprises canadiennes et les intervenants du secteur des transports qui s'offrent dans les régions en voie de développement comme l'Asie et les Amériques. 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 des possibilités d'échange et de commerce.

Remarque : Les questions relatives aux accords aériens bilatéraux et à la mission du Canada auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale sont traitées dans le cadre du marché 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 permet d'effectuer des recherches et des analyses pour favoriser la compréhension des principaux déterminants du changement dans les transports, et d'orienter 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 permet de gérer les efforts de collecte de données en matière de transports; de surveiller les tendances du réseau de transport et d'en rendre compte; d'effectuer des recherches socioéconomiques ainsi que des recherches exploratoires et appliquées afin de cerner et de favoriser l'adoption de technologies prometteuses.

Ce sous-programme utilise des fonds de paiements de transfert suivants :

- Programme de bourses pour le Groupe de recherches sur les transports au Canada
- Contributions pour appuyer l'Initiative d'adaptation du transport dans le Nord
- Subventions pour appuyer l'Initiative d'adaptation du transport dans le Nord

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le niveau du programme

Budget principal des dépenses 2014–2015	Dépenses prévues 2014–2015	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017
1.1 Cadres qui appuient le marché des transports			
24 854 622	24 854 622	24 469 049	22 428 601

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le niveau du sous-programme

Dépenses prévues 2014–2015	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017
1.1.1 Cadre qui appuie le marché du transport aérien		
3 623 320	3 623 320	3 623 320
1.1.2 Cadre qui appuie le marché du transport maritime		
2 690 751	2 690 751	2 690 751
1.1.3 Cadre qui appuie le marché du transport terrestre		
2 898 764	2 898 764	2 898 764

Dépenses prévues 2014–2015	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017
1.1.4 Commerce et cadres internationaux		
3 001 248	3 001 248	3 001 248
1.1.5 Analyse et innovation dans le secteur des transports		
12 640 539	12 254 966	10 214 518

Ressources humaines (ETP) – Pour le niveau du programme et du sous-programme

2014–2015	2015–2016	2016–2017
1.1 Cadres qui appuient le marché des transports		
168	167	165
1.1.1 Cadre qui appuie le marché du transport aérien		
32	32	32
1.1.2 Cadre qui appuie le marché du transport maritime		
19	19	19
1.1.3 Cadre qui appuie le marché du transport terrestre		
18	18	18
1.1.4 Commerce et cadres internationaux		
26	26	26
1.1.5 Analyse et innovation dans le secteur des transports		
73	72	70

Mesure du rendement – Pour le niveau du programme et du sous-programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
1.1 Cadres qui appuient le marché des transports			
Un secteur des transports concurrentiel	Niveau d'intensité pour le transport de marchandises pour le mode ferroviaire (tonnes-kilomètres par locomotive) (le niveau d'intensité pour le transport représente l'utilisation du système)	107 446 845	Mars 2015
Un secteur des transports concurrentiel	Niveau d'intensité pour le transport de marchandises pour le mode routier (tonnes-kilomètres par véhicule lourd) (le niveau d'intensité pour le	1 522 470	Mars 2015

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
	transport représente l'utilisation du système)		
Un secteur des transports concurrentiel	Niveau d'intensité pour le transport de marchandises pour le mode maritime (tonnes-kilomètres par port d'escale) (le niveau d'intensité pour le transport représente l'utilisation du système)	2 895	Mars 2015
Un secteur des transports concurrentiel	Niveau d'intensité pour le transport de voyageurs par transport aérien (passagers-kilomètres par siège-kilomètre) (le niveau d'intensité pour le transport représente l'utilisation du système.)	0,79	Mars 2015
Un secteur des transports concurrentiel	Niveau d'intensité pour le transport de voyageurs par transport ferroviaire (passagers par siège) (le niveau d'intensité pour le transport représente l'utilisation du système.)	0,57	Mars 2015
1.1.1 Cadre qui appuie le marché du transport aérien			
Un secteur du transport aérien concurrentiel	Passagers-kilomètres payants (PKP) générés par l'aviation	233,9 milliards	Mars 2015
1.1.2 Cadre qui appuie le marché du transport maritime			
Un secteur du transport maritime concurrentiel	Tonnage manutentionné par les transporteurs canadiens (à l'échelle nationale)	64,4 millions de tonnes	Mars 2015
Un secteur du transport maritime concurrentiel	Tonnage (transfrontalier) manutentionné par les transporteurs canadiens	38 millions de tonnes	Mars 2015

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
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-américains (en tonnes métriques)	18 pour cent	Mars 2015
1.1.3 Cadre qui appuie le marché du transport terrestre			
Un secteur du transport terrestre efficient	Volume du trafic ferroviaire (en tonnes-kilomètres)	Ferroviaire : 334,4 milliards	Mars 2015
Un secteur du transport terrestre efficient	Niveau de circulation (en tonnes-kilomètres) pour le transport routier	Transporteurs routiers : 138 milliards	Mars 2015
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 2015
1.1.5 Analyse et innovation dans le secteur des transports			
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	Nombre total de requêtes et de visionnements électroniques concernant les statistiques et les analyses du rapport annuel <i>Les transports au Canada</i>	15 000	Mars 2015
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 2015

Faits saillants de la planification

À l'appui de ce programme et de ces sous-programmes, Transports Canada accomplira ce qui suit :

- Terminer la mise en œuvre de la réponse du gouvernement à l'Examen des services de transport ferroviaire des marchandises, y compris la surveillance du recours à la nouvelle disposition législative sur les ententes de services pour les expéditeurs ferroviaires, et donner suite à l'engagement du gouvernement de renforcer le régime de responsabilité et d'indemnisation pour le transport ferroviaire (sous-programme 1.1.3);
- Poursuivre l'analyse et l'élaboration des politiques des secteurs aérien et maritime, déterminer des options en matière de programmes et de politiques afin d'appuyer le transport dans le Nord (sous-programmes 1.1.1 et 1.1.2);
- Représenter les positions du Canada au sujet du transport dans les négociations commerciales; promouvoir et partager le savoir-faire canadien dans le domaine des transports dans le cadre de tribunes multilatérales et internationales portant sur les transports (sous-programme 1.1.4);
- Encourager et favoriser l'innovation, la recherche et la technologie dans le secteur des transports et mettre en place des partenariats solides avec les intervenants du milieu des transports, les gouvernements et le milieu universitaire pour mener à bien la recherche et le développement;
- Améliorer la collecte de données dans les secteurs maritime, terrestre et aérien; accroître la surveillance du secteur des transports, l'analyse des tendances et les rapports sur le rendement; réaliser des analyses des risques et élaborer des aperçus concernant divers secteurs; élaborer le rapport annuel de 2013 sur l'état des transports au Canada (sous-programme 1.1.5).

Programme 1.2 : Portes d'entrée et corridors

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

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 partenaire commercial en importance 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 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.

Ce sous-programme utilise des fonds du paiement de transfert suivant :

- Fonds d'infrastructure de transport de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique

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 a pour but d'améliorer le mouvement des marchandises 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, notamment le passage frontalier Windsor-Detroit, et des infrastructures essentielles, comme le nouveau pont sur le fleuve Saint-Laurent, à Montréal. Le programme comporte principalement deux initiatives, soit la Porte continentale et le corridor de commerce Ontario-Québec et la Porte et le corridor de commerce de l'Atlantique.

Ce sous-programme utilise des fonds du paiement de transfert suivant :

- Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le niveau du programme

Budget principal des dépenses 2014–2015	Dépenses prévues 2014–2015	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017
1.2 Portes d'entrée et corridors			
702 272 494	702 272 494	464 388 875	82 834 845

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le niveau du sous-programme

Dépenses prévues 2014–2015	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017
1.2.1 Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique		
137 968 906	32 905 987	5 999 570

Dépenses prévues 2014–2015	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017
1.2.2 Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers		
564 303 588	431 482 888	76 835 275

Ressources humaines (ETP) – Pour le niveau du programme et du sous-programme

2014–2015	2015–2016	2016–2017
1.2 Portes d'entrée et corridors		
32	32	19
1.2.1 Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique		
17	17	4
1.2.2 Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers		
15	15	15

Mesure du rendement – Pour le niveau du programme et du sous-programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
1.2 Portes d'entrée et corridors			
Les portes d'entrée et les corridors commerciaux sont efficaces	Temps total moyen de transit (nombre de jours) pour les frets conteneurisés internationaux passant par les portes d'entrée et les corridors commerciaux du Canada	7 jours en moyenne pour les transits et écart-type de 0,4 jour	Mars 2015
1.2.1 Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique			
L'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie est une initiative canadienne efficace 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 2015
L'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie est une initiative canadienne efficace et fiable qui encourage le commerce international	Proportion du commerce de la côte Ouest de l'Amérique du Nord selon le changement du volume des importations et des exportations d'équivalents d'unité de 20 pieds (EVT) : unité de mesure égale à l'espace occupé par un conteneur de	12 pour cent	Mars 2015

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
	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 EVT. Source : Association américaine des autorités portuaires		
L'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie 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 2015
L'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie est une initiative canadienne efficiente et fiable qui encourage le commerce international	Valeur des exportations qui passent par les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques (millions de dollars – en devises canadiennes)	Exportations : 69 200 \$	Mars 2015
1.2.2 Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers			
Les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques du Canada sont efficaces 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 2015
Les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques du Canada sont efficaces 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 2015
Les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques du Canada sont efficaces et	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 2015

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
fiables, et ils sont utilisés pour le commerce international			
Les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques du Canada sont efficaces 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 2015
Les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques du Canada sont efficaces 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 du Québec (millions de dollars – en devises canadiennes)	65 600 \$	Mars 2015
Les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques du Canada sont efficaces 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 2015
Les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques du Canada sont efficaces 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 2015
Les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques du Canada	Proportion de la porte d'entrée de l'Atlantique (Halifax) et de la porte d'entrée continentale (Montréal) du commerce de la	9,5 pour cent	Mars 2015

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
sont efficaces et fiables, et ils sont utilisés pour le commerce international	côte Est de l'Amérique du Nord en importations et en exportations en volume d'équivalent d'unité de 20 pieds (EVT) EVT : 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 EVT. Source : Association américaine des autorités portuaires		

Faits saillants de la planification

À l'appui de ce programme et de ces sous-programmes, Transports Canada accomplira ce qui suit :

- Faire progresser les initiatives relatives aux portes d'entrée en collaboration avec d'autres ministères fédéraux et des organismes, les provinces, les territoires, les administrations municipales ainsi que des intervenants des secteurs public et privé (sous-programmes 1.2.1 et 1.2.2);
- Mettre en œuvre les initiatives économiques du plan d'action Par-delà la frontière pour améliorer la planification et la coordination de l'infrastructure avec les États-Unis ainsi que le commerce et les voyages légitimes à la frontière canado-américaine (sous-programmes 1.2.1 et 1.2.2);
- Faire progresser le travail préliminaire concernant le nouveau pont pour le Saint-Laurent, ce qui comprend l'acquisition de biens immobiliers et l'achèvement de la conception comparative du secteur public, tout en terminant le processus d'approvisionnement en partenariat public-privé (sous-programme 1.2.1);
- Procéder au transfert de la responsabilité du projet du passage international de la rivière Detroit à l'Autorité du pont Windsor-Detroit et faire progresser les activités de préapprovisionnement et d'approvisionnement, y compris les suivantes : acquisition des biens immobiliers et déplacement des services publics au Canada et aux États-Unis, préparation du processus concurrentiel pour retenir les services d'un partenaire public-privé pour la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien du passage international de la rivière Detroit (sous-programme 1.2.1).

Programme 1.3 : Infrastructures de transport

Description : Le programme Infrastructures de transport a pour objet de superviser, de financer et de gérer les infrastructures de transport multimodal dans le cadre du mandat de Transports Canada en vue d'améliorer l'efficacité et la prestation des services, dans l'intérêt des contribuables canadiens. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : assurer la gestion de certains biens liés au transport commercial exploités par des tierces parties pour le compte du gouvernement fédéral (administrations aéroportuaires, administrations portuaires, ponts fédéraux, VIA Rail, Voie maritime et Marine Atlantique); fournir le financement pour des infrastructures stratégiques de transport au Canada pour appuyer les objectifs fédéraux; et élaborer une politique d'infrastructure des transports à la suite de consultations avec les intervenants. Le programme gère également les ports et les aéroports de Transports Canada, appuie les services essentiels dans les collectivités éloignées, gère les engagements existants, procède à la cession des biens, et en confie l'exploitation à forfait, dans la mesure du possible.

Sous-programme 1.3.1 : Infrastructures de transport aérien

Description : Conformément à la Politique nationale des aéroports, le programme Infrastructures 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, et, s'il y a lieu, d'examiner la cession de ces aéroports à des tierces parties dans certaines collectivités; 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-programme 1.3.2 : Infrastructures de transport maritime

Description : Le programme Infrastructures 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 est exécuté par différents moyens, comme la gérance des biens exploités par des tierces parties, la prestation directe au secteur public et l'administration des accords de contribution. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : assurer la gérance des administrations portuaires canadiennes et des terres 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 partie canadienne de la Voie maritime.

Ce sous-programme utilise des fonds du paiement de transfert suivant :

- Contribution en vue de fournir une aide financière à court terme afin de couvrir les coûts de réparation, d'entretien, de remise en état du port de Churchill, et d'initiatives connexes destinées à en soutenir l'exploitation continue.

Sous-programme 1.3.3 : Infrastructure de transport terrestre et intermodale

Description : Le programme Infrastructures 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 fédéraux; 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 et des ponts fédéraux; gérer les engagements de longue date en ce qui a trait à la prestation de services de transport ferroviaire à l'échelle régionale.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le niveau du programme

Budget principal des dépenses 2014–2015	Dépenses prévues 2014–2015	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017
1.3 Infrastructures de transport			
333 815 823	333 815 823	321 806 362	321 796 669

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le niveau du sous-programme

Dépenses prévues 2014–2015	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017
1.3.1 Infrastructures de transport aérien		
75 164 946	74 289 566	82 652 716
1.3.2 Infrastructures de transport maritime		
164 826 665	155 511 923	148 832 288
1.3.3 Infrastructure de transport terrestre et intermodale		
93 824 212	92 004 873	90 311 665

Ressources humaines (ETP) – Pour le niveau du programme et du sous-programme

2014–2015	2015–2016	2016–2017
1.3 Infrastructures de transport		
236	234	218
1.3.1 Infrastructures de transport aérien		
144	144	144
1.3.2 Infrastructures de transport maritime		

2014–2015	2015–2016	2016–2017
47	47	47
1.3.3 Infrastructure de transport terrestre et intermodale		
46	43	27

Mesure du rendement – Pour le niveau du programme et du sous-programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
1.3 Infrastructures de transport			
L'infrastructure financée par le fédéral est opérationnelle.	Pourcentage de l'infrastructure financée par le fédéral qui atteint les objectifs opérationnels établis annuellement	100 pour cent	Mars 2015
1.3.1 Infrastructures de transport aérien			
L'infrastructure aéroportuaire est accessible aux usagers	Pourcentage de l'infrastructure aéroportuaire soutenue par le fédéral qui est opérationnelle	100 pour cent	Mars 2015
1.3.2 Infrastructures de transport maritime			
L'infrastructure maritime est opérationnelle pour les usagers	Pourcentage de l'infrastructure maritime qui est opérationnelle	100 pour cent	Mars 2014
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 pour cent	Mars 2015

Faits saillants de la planification

À l'appui de ce programme et de ces sous-programmes, Transports Canada accomplira ce qui suit :

- Faire progresser les stratégies de gestion des biens à long terme portant sur les infrastructures aéroportuaires et portuaires appartenant à Transports Canada et exploitées par ce dernier (sous-programmes 1.3.1 et 1.3.2);
- Faire l'acquisition d'un navire pour remplacer le *NM Princess of Acadia*, qui a 42 ans. Le *NM Princess of Acadia* est le navire appartenant à Transport Canada

- qui est utilisé par un exploitant du secteur privé en vertu du Programme de contribution aux services de traversiers pour desservir le trajet entre Saint John, au Nouveau-Brunswick, et Digby, en Nouvelle-Écosse (sous-programme 1.3.2);
- Collaborer avec les partenaires provinciaux, territoriaux, municipaux, du secteur privé, parmi d'autres, afin d'offrir des projets et des programmes d'infrastructure fructueux (sous-programme 1.3.3);
 - Superviser l'achèvement du programme d'immobilisations de VIA Rail de près de 1 milliard de dollars (sous-programme 1.3.3).

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 achève 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 programmes et les sous-programmes suivants appuient ce résultat stratégique :

Programme 2.1 : Air pur – Transport

Description : Le programme Air pur – Transport de Transports Canada fait progresser le programme de l'air pur du gouvernement fédéral dans le secteur des transports. Il complète également d'autres programmes fédéraux visant à réduire les émissions atmosphériques pour améliorer la santé des Canadiens et l'environnement pour les générations à venir. Ses deux objectifs principaux sont les suivants : réglementer les émissions atmosphériques provenant du secteur des transports et surveiller les obligations et les engagements de Transports Canada dans le cadre du programme de l'air pur.

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

Description : Le programme Cadre réglementaire sur la qualité de l'air et de la surveillance, qui tient son pouvoir de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et de la *Loi sur l'aéronautique*, 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 provenant du secteur des transports; 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 dans le secteur des transports; 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; en concevant, en négociant et en gérant les initiatives de réduction des émissions liées au transport.

Parmi ces initiatives, mentionnons l’Initiative écoTECHNOLOGIE pour les véhicules II, l’Initiative sur l’empreinte carbonique des portes d’entrée, le Programme d’alimentation à quai des navires dans les ports et le Programme de système de réservation de camions.⁶

Ce sous-programme utilise des fonds des paiements de transfert suivants :

- subventions visant à appuyer les initiatives en matière de transports propres;
- contribution à l’appui des initiatives en matière de transports propres.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le niveau du programme

Budget principal des dépenses 2014–2015	Dépenses prévues 2014–2015	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017
2.1 Air pur – Transport			
38 992 028	38 992 028	25 567 021	1 514 038

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le niveau du sous-programme

Dépenses prévues 2014–2015	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017
2.1.1 Cadre réglementaire sur la qualité de l’air et surveillance		
12 564 413	11 267 616	1 514 038
2.1.2 Initiatives en matière d’air pur		
26 427 615	14 299 405	0

Ressources humaines (ETP) – Pour le niveau du programme et du sous-programme

2014–2015	2015–2016	2016–2017
2.1 Air pur – Transport		
88	86	15
2.1.1 Cadre réglementaire sur la qualité de l’air et surveillance		

⁶ À l’exception des automobiles, des camions légers et des véhicules lourds, qui sont réglementés par Environnement Canada en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l’environnement* (1999). Comprend des essais relatifs à la sécurité et au rendement environnemental pour appuyer l’élaboration de règlements et de normes pour les technologies avancées pour les véhicules en vertu de l’Initiative écoTECHNOLOGIE pour les véhicules II.

2014–2015	2015–2016	2016–2017
57	55	15
2.1.2 Initiatives en matière d'air pur		
31	31	0

Les dépenses prévues pour le *réseau de transport respectueux de l'environnement* augmentent en 2013–2014 en raison des changements dans les flux de trésorerie des projets dans le cadre du Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux. Les dépenses prévues atteindront un sommet en 2014–2015, soit lorsque les flux de trésorerie prévus pour le programme de transports propres de prochaine génération seront à leur maximum. Le financement pour ces deux programmes se termine en 2015–2016, ce qui entraîne une chute des dépenses prévues de 2015–2016 à 2016–2017.

Mesure du rendement – Pour le niveau du programme et du sous-programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
2.1 Air pur – Transport			
Baisse de l'intensité des émissions de gaz à effet de serre (GES) et des autres polluants de l'air dans le secteur des transports	Intensité des émissions liées au transport (changement en pourcentage de l'intensité mesuré d'après les tonnes par unité d'activité (p. ex. tonnes-km, tonnes par heure et tonnes par appel)	Une amélioration de l'intensité conforme au plan établi en vertu de la démarche horizontale du gouvernement pour l'air pur Remarque : La fixation d'une valeur absolue ne sera possible qu'au moment de l'établissement et de la transmission de la part du secteur des transports concernant les cibles de réduction du gouvernement du Canada	Mars 2020
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 pour cent	Mars 2015

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
2.1.2 Initiatives en matière d'air pur			
Les technologies écologiques de transport sont accessibles aux usagers	Nombre de sites utilisant des technologies de transport moins polluantes	10	Mars 2016



Faits saillants de la planification

À l'appui du thème du transport respectueux de l'environnement du Programme de l'air pur, Transports Canada accomplira ce qui suit :

- Diriger la participation du gouvernement du Canada à l'Organisation maritime internationale et à l'Organisation de l'aviation civile internationale afin d'élaborer des programmes d'action visant à limiter ou à réduire les polluants atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre provenant du transport maritime international et du secteur aérien respectivement (sous-programme 2.1.1);
- Élaborer et mettre en œuvre une réglementation nationale portant sur les émissions des secteurs maritime et ferroviaire ainsi que des normes portant sur les émissions du secteur aérien (sous-programme 2.1.1);
- Fournir la prochaine génération d'initiatives en matière de transport respectueux de l'environnement et des initiatives sur le transport qui permettront de réduire les émissions atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre au moyen de technologies propres (sous-programme 2.1.2);
- Collaborer avec les intervenants du milieu des transports, les gouvernements et le milieu universitaire dans le cadre d'initiatives de recherche sur la réduction et la mesure des émissions produites par les secteurs aérien, terrestre et maritime et afin de mettre à l'essai, d'évaluer et d'élaborer des initiatives pour les secteurs terrestre et maritime (sous-programme 2.1.2).

Programme 2.2 : Eau propre – Transport

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

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*, de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* ainsi que de certaines conventions internationales, le cadre réglementaire du programme sur l'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.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le niveau du programme

Budget principal des dépenses 2014–2015	Dépenses prévues 2014–2015	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017
2.2 Eau propre – Transport			
18 074 900	18 074 900	15 986 890	13 620 627

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le niveau du sous-programme

Dépenses prévues 2014-2015	Dépenses prévues 2015-2016	Dépenses prévues 2016-2017
2.2.1 Cadre réglementaire du programme Eau propre		
2 621 699	2 261 179	1 046 897

2.2.2 Programme de surveillance réglementaire pour l'assainissement de l'eau		
15 453 201	13 725 711	12 573 730

Ressources humaines (ETP) – Pour le niveau du programme et du sous-programme

2014–2015	2015–2016	2016–2017
2.2 Eau propre – Transport		
75	71	58
2.2.1 Cadre réglementaire du programme Eau propre		
14	13	6
2.2.2 Programme de surveillance réglementaire pour l'assainissement de l'eau		
61	58	52

Mesure du rendement – Pour le niveau du programme et du sous-programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
2.2 Eau propre – Transport			
Prévention de la pollution marine provenant des navires qui exploitent les eaux de compétence canadienne	Nombre de déversements de polluants nocifs dans l'environnement marin par des navires relevés au cours des patrouilles antipollution et d'autres démarches	17	Mars 2017
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 pour cent	Mars 2017
2.2.2 Programme de surveillance réglementaire pour l'assainissement de l'eau			
L'industrie est conforme au cadre réglementaire	Pourcentage des navires qui sont conformes au cadre réglementaire régissant le régime d'intervention environnementale	95 pour cent	Mars 2017
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 <i>Règlement sur le contrôle et la gestion des eaux de ballast</i>	95 pour cent	Mars 2017

Faits saillants de la planification



À l'appui de ce programme et de ces sous-programmes, Transports Canada accomplira ce qui suit :



- Continuer de moderniser ses cadres réglementaires et de surveillance afin de réduire le fardeau sur l'industrie (sous-programme 2.2.1);
- Mettre en œuvre des mesures afin d'appuyer le développement responsable des ressources par l'intermédiaire du programme de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes ainsi que le transport maritime sécuritaire et respectueux de l'environnement (sous-programmes 2.2.1 et 2.2.2);
- Accroître la surveillance de tous les cours d'eau de compétence canadienne afin d'observer, d'analyser, d'inscrire et de signaler les incidents de pollution maritime par l'intermédiaire du Programme national de surveillance aérienne (sous-programme 2.2.2);
- Continuer de mettre en œuvre des programmes de prévention de la pollution qui ont un effet dissuasif afin de réduire les incidents de pollution (sous-programme 2.2.2).

Programme 2.3 : Gérance de l'environnement – Transport

Description : Le programme Gérance de l'environnement – Transport permet à Transports Canada de s'acquitter de ses responsabilités en vue d'offrir un réseau de transport national respectueux de l'environnement pour les Canadiens, en assurant la conformité aux obligations environnementales du Ministère par rapport aux lois, aux règlements, aux politiques et aux lignes directrices, ainsi que la conformité aux obligations juridiques concernant la consultation des Autochtones.

Ce programme permet d'assumer les responsabilités de Transports Canada à l'égard de la mise en application d'une stratégie ministérielle de développement durable en vertu de la *Loi fédérale sur le développement durable*; de s'assurer que les terres et les installations de Transports Canada sont gérées de façon respectueuse de l'environnement, conformément aux lois et aux politiques fédérales; d'offrir un soutien fonctionnel relatif aux évaluations environnementales, notamment pour les projets d'exploitation des ressources; de gérer les lieux contaminés; et de donner des conseils sur la consultation des Autochtones.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le niveau du programme

Budget principal des dépenses 2014–2015	Dépenses prévues 2014–2015	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017
2.3 Gérance de l'environnement – Transport			
29 171 557	29 171 557	32 807 561	10 697 815

Ressources humaines (ETP) – Pour le niveau du programme

2014–2015	2015–2016	2016–2017
2.3 Gérance de l'environnement – Transport		
125	110	104

Les dépenses prévues pour le programme Gérance de l'environnement – Transport diminuent en 2016–2017 en raison de l'expiration de l'autorisation et du financement actuels pour le Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux.

Mesure du rendement – Pour le niveau du programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
2.3 Gérance de l'environnement – Transport			
Conformité à l'égard des obligations de Transports Canada par rapport aux lois aux règlements, aux politiques et aux directives	Pourcentage des engagements ministériels qui sont respectés dans le cadre de la Stratégie fédérale de développement durable	100 pour cent	Mars 2015
Conformité à l'égard des obligations de Transports Canada par rapport aux lois aux règlements, aux politiques et aux directives	Nombre de fois où Transports Canada n'était pas conforme aux lois environnementales applicables	0	Mars 2015
Conformité à l'égard des obligations de Transports Canada par rapport aux lois aux règlements, aux politiques et aux directives	Nombre de fois où Transports Canada n'a pas respecté son obligation légale de consulter les Autochtones	0	Mars 2015

Faits saillants de la planification

g

n

a

À l'appui de ce programme et de ces sous-programmes, Transports Canada accomplira ce qui suit :

- Participer aux évaluations environnementales et aux consultations auprès des Autochtones; fournir des approbations réglementaires en temps opportun liées aux examens de projets coordonnés par l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, le Bureau de gestion des grands projets et le Bureau de gestion des projets nordiques;
- Mettre en œuvre des mesures pour renforcer les connaissances, les capacités et les technologies au chapitre de l'adaptation aux changements climatiques au sein de Transports Canada et dans le secteur canadien des transports, y compris les mesures suivantes :
 - Lancer une évaluation triennale des répercussions des changements climatiques et de l'adaptation du secteur du transport canadien en collaboration avec le ministère des Ressources naturelles;
 - Continuer la mise en œuvre de l'Initiative pour l'adaptation du réseau de transport du Nord.

Résultat stratégique 3 : Un réseau de transport sécuritaire et sûr

Transports Canada appuie un réseau de transport sécuritaire et sûr qui facilite le déplacement des personnes et des marchandises dans tout le Canada, et à l'international, sans causer de blessures, de décès ou de dommages matériels. 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 programmes et sous-programmes suivants appuient ce résultat stratégique :

Programme 3.1 : Sécurité aérienne

Description : Le programme de Sécurité aérienne, sous l'autorité de la *Loi sur l'aéronautique*, permet d'appliquer et de surveiller les politiques, les règlements et les normes nécessaires à la sécurité des opérations de l'aviation civile à l'intérieur des frontières canadiennes en harmonie avec les normes internationales. Le programme favorise la sécurité du système aérien, assure la surveillance du secteur de l'aviation et applique les conventions internationales signées par le Canada. De plus, le programme offre des services de transport aérien à l'appui des activités de Transports Canada et d'autres ministères du gouvernement.

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.

Ce sous-programme administre les fonds provenant des programmes de paiement de transfert suivants :

- Subvention à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour le Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCAP)
- Versements aux autres gouvernements ou organismes internationaux pour l'exploitation et l'entretien des aéroports, des installations de navigation aérienne et des voies aériennes

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-programme 3.1.3 : Services des aéronefs

Description : Le programme de Services des aéronefs offre des services d'aéronef, d'entretien des aéronefs et de formation à Transports Canada et aux autres ministères et organismes du gouvernement fédéral.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le niveau du programme

Budget principal des dépenses 2014–2015	Dépenses prévues 2014–2015	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017
3.1 Sécurité aérienne			
170 709 221	170 709 221	168 384 202	167 941 964

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le niveau du sous-programme

Dépenses prévues 2014-2015	Dépenses prévues 2015-2016	Dépenses prévues 2016-2017
3.1.1 Cadre réglementaire de la sécurité aérienne		
28 798 650	27 346 313	26 175 570
3.1.2 Surveillance de la sécurité aérienne		
118 061 919	117 730 931	117 686 049
3.1.3 Services des aéronefs		
23 848 652	23 306 958	24 080 345

Ressources humaines (ETP) – Pour le niveau du programme et du sous-programme

2014–2015	2015–2016	2016–2017
3.1 Sécurité aérienne		
1 735	1 735	1 734
3.1.1 Cadre réglementaire de la sécurité aérienne		
254	254	254
3.1.2 Surveillance de la sécurité aérienne		
1 127	1 127	1 126
3.1.3 Services des aéronefs		
354	354	354

Mesure du rendement – Pour le niveau du programme et du sous-programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
3.1 Sécurité aérienne			
Un réseau d'aviation civile sécuritaire	Nombre d'accidents par 100 000 heures de vol (moyenne sur 10 ans) (Amélioration = diminution)	6,7	Décembre 2014
3.1.1 Cadre réglementaire de la sécurité aérienne			
Un programme réglementaire en temps opportun qui appuie un cadre réglementaire fondé sur les risques	Temps moyen (années) pour élaborer ou modifier des règlements en matière de Sécurité aérienne. (Amélioration = diminution)	3,77	Décembre 2015
3.1.2 Surveillance de la sécurité aérienne			
Conformité du milieu de l'aviation avec les exigences réglementaires	Pourcentage d'opérateurs qui améliorent leur résultat d'inspections de validation de programme (IVP) mesurant le degré avec lequel ils rencontrent les exigences de la sécurité aérienne. (Amélioration = augmentation)	Base de référence à établir en 2013 ⁷	Mars 2015
3.1.3 Services des aéronefs			
Services d'aviation sécuritaires menant à la confiance des clients	Pourcentage de clients (satisfaits ou très satisfaits) avec les services reçus (accordant une note de 2 ou 3 sur une échelle de 3) (Amélioration = augmentation)	80 pour cent	Mars 2015
Services d'aviation sécuritaires menant à la confiance des clients	Le nombre d'événements de catégorie 3 ⁸ ou plus (par 1 000 heures de vol) (Amélioration = diminution)	2,0	Mars 2015

⁷ Les données pour établir le point de référence sont recueillies en 2013–2014.

⁸ 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*.

Faits saillants de la planification

À l'appui de ce programme et de ces sous-programmes, Transports Canada accomplira ce qui suit :

- Élaborer une stratégie de recouvrement des coûts visant à mettre en place des frais d'utilisation nouveaux et modifiés pour les services de certification des aéronefs afin d'améliorer la prestation des services pour l'industrie aérospatiale (sous-programme 3.1.2);
- Poursuivre la mise en œuvre des initiatives du plan d'action en matière de gestion de l'effectif de la Sécurité aérienne en mettant l'accent sur le perfectionnement des compétences requises dans le futur (renouvellement du programme d'apprentissage, renouvellement et mise à jour de la capacité de gestion et recrutement) (sous-programmes 3.1.1 et 3.1.2);
- Mettre en œuvre et intégrer des processus et des procédures qui appuient le système de gestion intégrée et le régime de surveillance de l'organisation, par exemple un programme d'assurance de la qualité rigoureux et des outils renforcés pour la prise de décisions fondées sur des données (sous-programmes 3.1.2 et 3.1.3).

Programme 3.2 : Sécurité maritime

Description : Le programme de Sécurité maritime, en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, de la *Loi sur la protection de la navigation*, de la *Loi de la convention sur la sécurité des conteneurs*, de la *Loi sur le pilotage*, de la *Loi sur le cabotage* et de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*, permet d'élaborer, d'administrer et de mettre en œuvre les politiques, les règlements et les normes nécessaires au déroulement des activités maritimes en toute sécurité conformément aux normes internationales.

Le programme favorise la sécurité du réseau de transport maritime et permet d'assurer la surveillance de l'industrie maritime, y compris les bâtiments canadiens et étrangers (embarcations de plaisance et autres), d'appliquer les conventions internationales signées par le Canada, de protéger le droit du public de naviguer sur les voies navigables canadiennes, de réglementer les feux ou les balises nécessaires pour assurer la sécurité de la navigation pendant ou après la construction de certains ouvrages, de réglementer la mise à l'eau de bouées privées conformément au Règlement sur les bouées privées pris en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, et d'agir à titre de receveur d'épaves selon la partie 7 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

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, bâtiments 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.

Ce programme est financé au moyen du paiement de transfert suivant :

- Contribution à l'appui de la sécurité nautique

Sous-programme 3.2.3 : Protection des eaux navigables

Description : Le programme de Protection des eaux navigables vise à protéger le droit du public de naviguer en toute sécurité dans les eaux canadiennes en éliminant les obstacles à la navigation, en approuvant tout ouvrage construit ou placé dans, sur, sous ou au-dessus ou à travers des eaux navigables avant la construction.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le niveau du programme

Budget principal des dépenses 2014–2015	Dépenses prévues 2014–2015	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017
3.2 Sécurité maritime			
56 003 982	56 003 982	54 913 444	50 230 092

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le niveau du sous-programme

Dépenses prévues 2014–2015	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017
3.2.1 Cadre réglementaire de la sécurité maritime		
9 737 859	9 607 642	9 607 642
3.2.2 Surveillance de la sécurité maritime		
41 697 456	41 827 881	37 144 529
3.2.3 Protection des eaux navigables		
4 568 667	3 477 921	3 477 921

Ressources humaines (ETP) – Pour le niveau du programme et du sous-programme

2014–2015	2015–2016	2016–2017
3.2 Sécurité maritime		
590	585	566
3.2.1 Cadre réglementaire de la sécurité maritime		
98	97	97
3.2.2 Surveillance de la sécurité maritime		
425	426	407
3.2.3 Protection des eaux navigables		
67	62	62

Mesure du rendement – Pour le niveau du programme et du sous-programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
3.2 Sécurité maritime			
Un système de transport maritime sécuritaire	Nombre d’occurrences pour des bâtiments commerciaux canadiens (autres que de plaisance) par millier de bâtiments dans le registre canadien (nombre moyen de déplacements sur cinq ans) (Amélioration = diminution)	9,5 La base de référence est 13,6 occurrences par millier de bâtiments. Le changement de 13,6 à 9,5 représente une diminution de 30 pour cent	Décembre 2015
Un système de transport maritime sécuritaire	Nombre de décès pour des embarcations de plaisance par embarcation de plaisance immatriculée (moyenne quinquennale) (Amélioration = diminution)	110 décès pour 2,8 millions d’embarcations de plaisance immatriculées	Décembre 2014 et 2015
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	Pourcentage de règlements alignés sur les lois canadiennes ou normes internationales adoptées (Amélioration = augmentation)	85 pour cent	Mars 2015

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
sur la rationalisation de la réglementation			
3.2.2 Surveillance de la sécurité maritime			
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 ⁹ (Amélioration = augmentation)	70 pour cent	Mars 2017
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) ¹⁰ (Amélioration = augmentation)	65 pour cent	Mars 2017
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 pour cent	Mars 2017
3.2.3 Protection des eaux navigables			
Le droit du public à la navigation dans les voies maritimes canadiennes est protégé	Nombre de plaintes formulées par le public pour des travaux non conformes aux dispositions législatives sur les eaux navigables (Amélioration = diminution)	175	Mars 2015

⁹ Les navires non-conformes qui sont considérés 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 pour cent 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. Cet indicateur fait actuellement l'objet d'un examen.

¹⁰ Cet indicateur fait actuellement l'objet d'un examen.

Faits saillants de la planification

À l'appui de ce programme et de ces sous-programmes, Transports Canada accomplira ce qui suit :

- Continuer à moderniser les cadres de réglementation et de surveillance de la Sécurité maritime en élaborant et en modifiant les règlements de façon à se conformer avec les lois sur le milieu marin qui évoluent en réponse aux intervenants, ainsi qu'à améliorer les activités de conformité et de surveillance afin de réduire au minimum le nombre d'incidents dans les eaux canadiennes (sous-programme 3.2.1 et 3.2.2);
- S'acquitter des engagements dans le cadre du plan d'action pour le Conseil de coopération Canada-États-Unis en matière de réglementation afin d'harmoniser davantage les régimes réglementaires entre le Canada et les États-Unis (sous-programme 3.2.2);
- Faire progresser les nouveaux règlements visant à améliorer la sécurité des navires de pêche, les normes relatives à l'équipement et à la construction des navires ainsi que la surveillance de l'inspection et de la certification de la sécurité des navires (sous-programme 3.2.1).

Programme 3.3 : Sécurité ferroviaire

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

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.

Ce sous-programme utilise des fonds provenant des paiements de transfert suivants :

- Subvention pour la fermeture de passages à niveau
- Contributions à l'Association des chemins de fer du Canada pour Opération Gareautrain
- Paiements pour soutenir l'amélioration des passages à niveau dans le cadre de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le niveau du programme

Budget principal des dépenses 2014–2015	Dépenses prévues 2014–2015	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017
3.3 Sécurité ferroviaire			
34 265 437	34 265 437	34 227 368	33 809 216

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le niveau du sous-programme

Dépenses prévues 2014–2015	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017
3.3.1 Cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire		
3 576 598	3 897 907	3 613 767
3.3.2 Surveillance de la sécurité ferroviaire		
14 826 251	14 564 539	14 564 539
3.3.3 Programme d'amélioration des passages à niveau et de sensibilisation de la Sécurité ferroviaire		
15 862 588	15 764 922	15 630 910

Ressources humaines (ETP) – Pour le niveau du programme et du sous-programme

2014–2015	2015–2016	2016–2017
3.3 Sécurité ferroviaire		
199	199	199
3.3.1 Cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire		
22	22	22
3.3.2 Surveillance de la sécurité ferroviaire		
139	139	139
3.3.3 Programme d'amélioration des passages à niveau et de sensibilisation de la Sécurité ferroviaire		
38	38	38

Mesure du rendement – Pour le niveau de programme et de sous-programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
3.3 Sécurité ferroviaire			
Un réseau de transport ferroviaire sécuritaire	Taux d'accidents ferroviaires (par million de trains-milles) qui se produisent sur les chemins de fer de compétence fédérale (ces accidents comprennent les déraillements et les collisions en voie principale, les déraillements et les collisions hors d'une voie principale, les incendies et explosions entre autres) (moyenne quinquennale) (Amélioration = diminution)	12,7 12,1	Décembre 2014 Décembre 2015
Un réseau de transport ferroviaire sécuritaire	Taux d'incidents ferroviaires (par million de trains-milles) qui se produisent sur les chemins de fer de compétence fédérale (ces incidents comprennent l'aiguillage de voie principale en position anormale, le mouvement dépassant les limites de vitesse autorisées, la fuite de marchandises dangereuses, un membre d'équipe frappé d'incapacité, le matériel roulant parti à la dérive, une indication moins contraignante que celle	2,21 2,1	Décembre 2014 Décembre 2015

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
	requis et le chevauchement d'autorisations sans mesure de protection) (moyenne quinquennale) (Amélioration = diminution)		
3.3.1 Surveillance de la sécurité ferroviaire			
Le cadre réglementaire traite les risques les plus élevés	Le pourcentage des stratégies d'atténuation des risques ferroviaires élaborées en fonction du nombre total des risques cernés (Amélioration = augmentation)	90 pour cent	Mars 2015
3.3.2 Surveillance de la sécurité ferroviaire			
L'industrie du transport ferroviaire possède une solide culture de sécurité	Indice de la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité dans l'industrie du transport ferroviaire (Amélioration = augmentation)	À déterminer Base de référence à établir en 2013 ¹¹	Mars 2015
L'industrie du transport ferroviaire est conforme	Pourcentage de l'industrie du transport ferroviaire qui est conforme aux règles, règlements et normes énoncés dans la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i> (Amélioration = augmentation)	80 pour cent	Mars 2015
3.3.3 Programme d'amélioration des passages à niveau et de sensibilisation de la Sécurité ferroviaire			
Passages à niveau sécuritaires	Pourcentage de la réduction des collisions aux passages à niveau (Amélioration = augmentation)	5 pour cent	Mars 2015
Intrusions éliminées	Pourcentage de la réduction des accidents liés aux intrusions (Amélioration = augmentation)	5 pour cent	Mars 2015

¹¹ Cet indicateur fait actuellement l'objet d'un examen.

Faits saillants de la planification

À l'appui de ce programme et de ces sous-programmes, Transports Canada accomplira ce qui suit :

- Mettre en œuvre un plan d'action pour répondre aux recommandations du Bureau du vérificateur général concernant la vérification du programme de Sécurité ferroviaire à l'appui des initiatives liées au transport des marchandises dangereuses par train incluant
 - Accélération du travail relatif à l'élaboration de règlements clés découlant de l'adoption des modifications apportées à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et à d'autres recommandations (sous-programme 3.3.2);
 - Élaboration et mise en œuvre d'une stratégie de ressources humaines pour le programme de Sécurité ferroviaire, y compris un programme de recrutement et de perfectionnement pour les inspecteurs. Cette stratégie contribuera à atténuer le risque lié à la gestion des personnes.

Programme 3.4 : Sécurité des véhicules automobiles

Description : Le programme de la Sécurité des véhicules automobiles, que régit la *Loi sur la sécurité automobile*, élabore, administre et supervise les politiques, règlements et normes nécessaires à assurer la sécurité des véhicules automobiles et celles des opérations commerciales d'une manière qui réponde aux normes nationales et internationales. Le programme contribue à la réduction des décès et des blessures causés par la route et supervise la sécurité au sein de l'industrie automobile.

Ce programme utilise des fonds provenant du paiement de transfert suivant :

- Programme des paiements de transfert de la Sécurité routière

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

Description : Le programme du Cadre législatif et réglementaire de la Sécurité routière 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 il permet d'évaluer 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, au besoin, aux mesures d'application de la loi.

Sous-programme 3.4.3 : Sécurité des transporteurs routiers

Description : Guidée par la *Loi sur la sécurité automobile*, le programme responsable de la sécurité des transporteurs routiers veille à la sécurité des conducteurs de véhicules utilitaires (camions et autobus) en faisant la promotion du Code national de sécurité (normes de rendement relatives aux opérations des véhicules utilitaires); en administrant un programme de subventions destiné aux provinces et territoires à l'égard de la mise en œuvre uniforme du Code national de sécurité et en assurant l'exécution du Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicules utilitaires élaboré par le gouvernement fédéral.

Ce sous-programme utilise les fonds provenant du paiement de transfert suivant :

- Programme des paiements de transfert de la Sécurité routière.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le niveau du programme

Budget principal des dépenses 2014–2015	Dépenses prévues 2014–2015	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017
3.4 Sécurité des véhicules automobiles			
20 905 007	20 905 007	21 226 354	19 928 917

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le niveau du sous-programme

Dépenses prévues 2014–2015	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017
3.4.1 Cadre réglementaire de la sécurité des véhicules automobiles		
8 006 196	6 954 269	7 018 454
3.4.2 Surveillance de la sécurité des véhicules automobiles		
7 740 138	9 113 412	7 751 790
3.4.3 Sécurité des transporteurs routiers		
5 158 673	5 158 673	5 158 673

Ressources humaines (ETP) – Pour le niveau du programme et du sous-programme

2014–2015	2015–2016	2016–2017
3.4 Sécurité des véhicules automobiles		
108	108	107
3.4.1 Cadre réglementaire de la sécurité des véhicules automobiles		
51	51	51
3.4.2 Surveillance de la sécurité des véhicules automobiles		
50	49	49
3.4.3 Sécurité des transporteurs routiers		
7	7	7

Mesure du rendement – Pour le niveau du programme et du sous-programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
3.4 Sécurité des véhicules automobiles			
Véhicules plus sécuritaires fondés sur l'amélioration dans la prévention des collisions et la possibilité de survie aux collisions	Collisions par 10 000 véhicules automobiles immatriculés (Amélioration = diminution)	Réduction de 2 pour cent du taux pour 2012 par rapport à la moyenne des 5 années précédentes	Mars 2015
Véhicules plus sécuritaires fondés sur l'amélioration dans la prévention des collisions et la possibilité de survie aux collisions	Décès par tranche de 10 000 collisions survenues sur les routes publiques et signalées aux policiers (Amélioration = diminution)	Réduction de 1 pour cent du taux pour 2012 par rapport à la moyenne des 5 années précédentes	Mars 2015
Véhicules plus sécuritaires fondés sur l'amélioration dans la prévention des collisions et la possibilité de survie aux collisions	Blessures graves (occupants des véhicules) par tranche de 10 000 collisions survenues sur les routes publiques et signalées aux policiers (Amélioration = diminution)	Réduction de 1 pour cent du taux pour 2012 par rapport à la moyenne des 5 années précédentes	Mars 2015
3.4.1 Cadre réglementaire de la sécurité des véhicules automobiles			
Un cadre réglementaire fondé sur le rendement qui est harmonisé avec les	Pourcentage des normes qui sont harmonisées aux normes internationales en matière de	80 pour cent	Mars 2015

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
régimes de sécurité automobile internationaux, s'il y a lieu	sécurité automobile (Amélioration = augmentation)		
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 pour cent	Mars 2015
3.4.3 Sécurité des transporteurs routiers			
Régime de sécurité harmonisé pour les transporteurs routiers des provinces et des territoires, grâce à l'adoption du Code canadien de sécurité	Pourcentage des provinces et territoires qui ont adopté toutes les 15 normes figurant dans le Code canadien de sécurité (Amélioration = augmentation)	80 pour cent	Mars 2015

Faits saillants de la planification

À l'appui de ce programme et de ces sous-programmes, Transports Canada accomplira ce qui suit :

- Mettre en œuvre le projet de guichet unique, en collaboration avec l'Agence des services frontaliers du Canada, afin de faciliter l'importation des véhicules et des pneus (sous-programme 3.4.1);
- Mettre en œuvre le plan d'action pour le [Conseil de coopération en matière de réglementation Canada–États-Unis](#) concernant les normes de sécurité des véhicules automobiles nouvelles et existantes afin d'harmoniser les normes de sécurité canadiennes clés avec les normes de sécurité américaines relatives aux véhicules automobiles et de tenter de mettre en place des normes réglementaires conjointes (sous-programme 3.4.1);
- Appliquer un cadre réglementaire portant sur la sécurité des véhicules automobiles moderne afin de réduire les formalités administratives et de renforcer la surveillance (sous-programme 3.4.1).

Programme 3.5 : Transport des marchandises dangereuses

Description : Le programme de Transport des marchandises dangereuses, sous l'autorité de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, élabore, applique et surveille les politiques, les règlements et les normes nécessaires pour assurer le transport sécuritaire des marchandises dangereuses au Canada par tous les modes de transport en harmonie avec les normes internationales, et fournit une expertise en intervention d'urgence dans le cas d'un rejet appréhendé de marchandises dangereuses. Ce programme vise également à préparer et à coordonner l'intervention dans le cadre de menaces et d'incidents pour la sûreté et la sécurité susceptibles d'avoir des répercussions sur le système de transport national ou le Ministère en raison de substances chimiques, radiologiques, biologiques, nucléaires ou explosives. Le programme contribue à la sécurité du transport des marchandises dangereuses, surveille l'industrie du transport, applique les conventions internationales signées par le Canada et intervient lors de situations d'urgence qui ont une incidence sur la sécurité des Canadiens.

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

Description : Le programme du Cadre réglementaire pour le transport des marchandises 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 marchandises dangereuses au Canada et de celles qui y sont importées.

Sous-programme 3.5.2 : Surveillance du transport des marchandises dangereuses

Description : Le programme de Surveillance du transport des marchandises 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 marchandises dangereuses

Description : Le programme d’Intervention d’urgence - Transport des marchandises dangereuses, qui est exigé par la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, 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 CANUTEC à la suite d’un incident mettant en cause des marchandises dangereuses; en assurant une présence lors d’incidents mettant en cause des marchandises dangereuses et en offrant de l’orientation sur place en matière d’intervention par des spécialistes des mesures correctives; en produisant le *Guide des mesures d’urgence* en tant qu’outil pour une intervention initiale durant les 15 premières minutes sur les lieux d’un accident mettant en cause des marchandises dangereuses; en intervenant lors de menaces à la sécurité en partenariat avec l’industrie; en effectuant des recherches sur les interventions d’urgence donnant suite à des rejets de produits chimiques.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le niveau du programme

Budget principal des dépenses 2014–2015	Dépenses prévues 2014–2015	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017
3.5 Transport des marchandises dangereuses			
14 727 734	14 727 734	14 793 190	14 576 040

Ressources financières budgétaires (En dollars) – Pour le niveau du sous-programme

Dépenses prévues 2014–2015	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017
3.5.1 Cadre réglementaire pour le transport des marchandises dangereuses		
3 318 097	3 318 097	3 318 097
3.5.2 Surveillance du transport des marchandises dangereuses		
8 758 808	8 950 958	8 733 808
3.5.3 Intervention d’urgence – Transport des marchandises dangereuses		
2 650 829	2 524 135	2 524 135

Ressources humaines (ETP) – Pour le niveau du programme et du sous-programme

2014–2015	2015–2016	2016–2017
3.5 Transport des marchandises dangereuses		
123	125	123
3.5.1 Cadre réglementaire pour le transport des marchandises dangereuses		
27	27	27
3.5.2 Surveillance du transport des marchandises dangereuses		
72	74	72
3.5.3 Intervention d'urgence – Transport des marchandises dangereuses		
25	25	25

Mesure du rendement – Pour le niveau du programme et du sous-programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
3.5 Transport des marchandises dangereuses			
Sécurité publique lors du transport de marchandises dangereuses	Le nombre de rejets de marchandises dangereuses à signaler par billion de dollars du produit intérieur brut du Canada (moyenne quinquennale) (Amélioration = diminution)	193,5	Septembre 2014
Sécurité publique lors du transport de marchandises dangereuses	Nombre de rejets de marchandises dangereuses à signaler, qui ont causé des blessures ou des décès par billion de dollars du produit intérieur brut du Canada (moyenne quinquennale) (Amélioration = diminution)	3,3	Septembre 2014
3.5.1 Cadre réglementaire pour le transport des marchandises dangereuses			
L'harmonisation du <i>Règlement sur le transport des marchandises dangereuses</i> avec les règlements internationaux et les normes nationales	Pourcentage de toutes les exigences réglementaires, nouvelles ou modifiées, qui doivent être harmonisées avec les règlements internationaux. (Amélioration = augmentation)	70 pour cent ¹²	Mars 2015

¹² Bon que la cible devrait augmenter au cours des prochaines années, elle ne sera jamais de 100% pour tenir compte des spécificités canadiennes.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
3.5.2 Surveillance du transport des marchandises dangereuses			
L'industrie des marchandises dangereuses est conforme	Pourcentage d'inspection où la note accordée à la conformité est de plus de 8 dans le Système d'information des inspections (gravité de la non-conformité x risques liés à la classe de marchandises dangereuses) ¹³ (Amélioration = diminution)	10 pour cent [une cible de 10% signifie que 90% de l'industrie rencontre les exigences de conformité escomptées]	Mars 2015
3.5.3 Intervention d'urgence – Transport des marchandises dangereuses			
Opérations sécuritaires aux sites d'incident	Pourcentage des sites d'accident où les mesures correctives sont efficaces à la suite de l'intervention d'un expert du transport des marchandises dangereuses (Amélioration = augmentation)	90 pour cent	Mars 2015

Faits saillants de la planification



À l'appui de ce programme et de ces sous-programmes, Transports Canada accomplira ce qui suit :

- Mettre en œuvre un plan d'action concernant le transport des marchandises dangereuses par train, y compris des outils améliorés d'évaluation des risques afin de cerner l'évolution des tendances commerciales, et de s'y adapter (sous-programmes 3.5.1 et 3.5.2);
- Mettre en œuvre un cadre de surveillance du transport des marchandises dangereuses multimodal normalisé afin d'appuyer l'application uniforme des procédures nationales, d'améliorer la planification et l'établissement de rapports sur les inspections axées sur les risques et d'établir des composantes clés des programmes d'assurance de la qualité, tout en reconnaissant les responsabilités distinctes assumées par le programme du transport des marchandises dangereuses en matière de cadre réglementaire et de surveillance (sous-programme 3.5.2);

¹³ Le programme Surveillance du transport des marchandises dangereuses (TMD) a recours à une approche fondée sur le risque pour mener des inspections ciblées qui est appuyée par un programme d'estimation de la conformité aléatoire. Malgré les variations importantes d'une année à l'autre des taux de conformité, chaque incident de non-conformité est suivi d'une mesure corrective en vertu de la politique sur le suivi de la non-conformité en matière de transport de marchandises dangereuses. Le degré de gravité de la non-conformité peut varier considérablement, allant de l'absence d'une plaque sur un contenant, à l'absence d'un plan d'intervention d'urgence approuvé, lorsqu'ils sont requis.

- Mettre en œuvre un programme d'assurance de la qualité qui permet de vérifier les taux de conformité, la surveillance et les procédures de suivi des inspecteurs en réponse à la [vérification sur le transport des marchandises dangereuses du commissaire à l'environnement et au développement durable](#) (sous-programme 3.5.2);
- Élaborer un programme de perfectionnement destiné aux inspecteurs du transport des marchandises dangereuses afin d'appuyer et de gérer le rendement et les compétences des inspecteurs (sous-programme 3.5.2);
- Déterminer et examiner la structure de gouvernance du transport des marchandises dangereuses, en clarifiant les rôles et les responsabilités connexes (sous-programme 3.5.2);
- Améliorer l'efficacité du système de gestion de l'information sur le transport des marchandises dangereuses afin de veiller à l'intégralité, à l'uniformité, à la fiabilité et au caractère partageable des données (tous les sous-programmes).

Programme 3.6 : Sûreté aérienne

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

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 à des fins d'harmonisation de ce cadre 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.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le niveau du programme

Budget principal des dépenses 2014–2015	Dépenses prévues 2014–2015	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017
3.6 Sûreté aérienne			
31 672 052	31 672 052	29 778 292	29 503 436

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le niveau du sous-programme

Dépenses prévues 2014–2015	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017
3.6.1 Cadre réglementaire de la sûreté aérienne		
4 956 239	4 167 553	4 167 553
3.6.2 Surveillance de la sûreté aérienne		
18 603 934	18 110 696	17 835 840
3.6.3 Programme d'infrastructure technologique		
8 111 879	7 500 043	7 500 043

Ressources humaines (ETP) – Pour le niveau du programme et du sous-programme

2014–2015	2015–2016	2016–2017
3.6 Sûreté aérienne		
300	290	288
3.6.1 Cadre réglementaire de la sûreté aérienne		
42	39	39
3.6.2 Surveillance de la sûreté aérienne		
201	198	196
3.6.3 Programme d'infrastructure technologique		
58	53	53

Mesure du rendement – Pour le niveau du programme et du sous-programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
3.6 Sûreté aérienne			
Les normes canadiennes sont alignées sur les normes de sûreté aérienne internationales	Pourcentage des règlements sur la sûreté aérienne harmonisés avec les normes de l'Organisation internationale de l'aviation civile (Amélioration = augmentation)	100 pour cent	Mars 2015

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
3.6.1 Cadre réglementaire de la sûreté aérienne			
Le cadre réglementaire est conforme aux normes internationales et aux pratiques recommandées	Pourcentage du cadre réglementaire qui est harmonisé avec les normes internationales (Amélioration = augmentation)	100 pour cent	Mars 2015
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 pour cent	Mars 2015
3.6.3 Infrastructure technologique de la sûreté aérienne			
Les intervenants ont accès aux normes	Pourcentage des technologies approuvées mises à la disposition des intervenants (Amélioration = augmentation)	90 pour cent	Mars 2015

Faits saillants de la planification

À l'appui de ce programme et de ces sous-programmes, Transports Canada accomplira ce qui suit :

- Renforcer la sûreté aérienne en adoptant et en intégrant des processus et des procédures qui appuient le régime de surveillance amélioré de l'organisation (sous-programme 3.6.2);
- Gérer et élaborer des ajustements réglementaires afin d'appuyer le plan d'action Par-delà la frontière, y compris accroître les avantages liés à la carte NEXUS pour les Canadiens voyageant aux États-Unis et superviser la mise à niveau de l'équipement de contrôle des bagages enregistrés des passagers aux aéroports clés (sous-programmes 3.6.1 et SP3.6.3);
- Appuyer les initiatives visant à améliorer la sûreté aérienne tout en facilitant le transport des passagers et des biens (sous-programme 3.6.1).

Programme 3.7 : Sûreté maritime

Description : Le programme de Sûreté maritime, en vertu de la *Loi sur la sûreté du transport maritime*, permet d'élaborer, d'administrer et de surveiller les politiques, les règlements et les normes nécessaires au déroulement des activités maritimes en toute sécurité conformément aux normes internationales. Le programme favorise la sûreté du réseau de transport maritime et permet d'assurer la surveillance de l'industrie du transport

maritime réglementée et d'appliquer les conventions internationales signées par le Canada. Le programme permet de coordonner l'élaboration de politiques et de règlements en matière de sûreté maritime dans l'ensemble du gouvernement du Canada au moyen du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime, dont la direction lui incombe, et d'activités connexes.

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 il 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 sécurité maritime

Description : Le programme des Centres des opérations de la sûreté maritime 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, la Garde côtière canadienne, le ministère de la Défense nationale et la Gendarmerie royale.

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.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le niveau du programme

Budget principal des dépenses 2014–2015	Dépenses prévues 2014–2015	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017
3.7 Sûreté maritime			
12 788 946	12 788 946	12 780 880	12 691 055

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le niveau du sous-programme

Dépenses prévues 2014–2015	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017
3.7.1 Cadre de réglementation en matière de sûreté maritime		
1 062 648	1 062 648	1 062 648
3.7.2 Surveillance de la sûreté maritime		
6 861 806	6 832 447	6 763 915
3.7.3 Centres d'opérations de sécurité maritime		
4 864 492	4 885 785	4 864 492

Ressources humaines (ETP) – Pour le niveau du programme et du sous-programme

2014–2015	2015–2016	2016–2017
3.7 Sûreté maritime		
117	116	116
3.7.1 Cadre de réglementation en matière de sûreté maritime		
7	7	7
3.7.2 Surveillance de la sûreté maritime		
66	66	65
3.7.3 Centres d'opérations de sécurité maritime		
44	44	44

Mesure du rendement – Pour le niveau du programme et du sous-programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
3.7 Sûreté maritime			
L'industrie a confiance dans le système de sûreté maritime du Canada	Pourcentage de l'industrie qui indique qu'elle a confiance dans le système de sûreté maritime du Canada (Amélioration = augmentation)	80 pour cent	Mars 2015

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
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 ou les conventions internationales adoptées (Amélioration = augmentation)	85 pour cent	Mars 2015
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 ¹⁴ (Amélioration = augmentation)	90 pour cent	Mars 2015
3.7.3 Centres d'opérations de sécurité 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 ¹⁵ (Amélioration = augmentation)	100 pour cent	Mars 2015

¹⁴ 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.

¹⁵ La matrice de conformité à la réglementation est utilisée afin d'attribuer une cote de risque à tous les navires qui ont signalé leur intention d'entrer dans les eaux canadiennes. La matrice évalue le *Rapport sur les renseignements exigés au préalable* (RREP) en fonction des indicateurs de risque dans le but d'établir la conformité avec le *Règlement sur la sûreté du transport maritime*. La matrice de conformité à la réglementation est utilisée afin d'évaluer tous les navires réglementés avant leur arrivée dans les eaux canadiennes, et la cote de risque attribuée permet de fournir des recommandations aux responsables des inspections du navire selon le risque de non-conformité à la réglementation.

Faits saillants de la planification

À l'appui de ce programme et de ces sous-programmes, Transports Canada accomplira ce qui suit :

- Moderniser les cadres de réglementation et de surveillance de la Sûreté maritime en élaborant et en modifiant les règlements de façon à se conformer avec les lois sur le milieu marin qui évoluent en réponse aux intervenants, ainsi qu'à améliorer les activités de conformité et de surveillance afin de réduire au minimum le nombre d'incidents dans les eaux canadiennes (sous-programmes 3.7.1 et 3.7.2);
- Mettre en œuvre les initiatives de la deuxième étape du Conseil de coopération en matière de réglementation afin d'améliorer l'harmonisation des régimes réglementaires entre le Canada et les États-Unis et mettre en œuvre les initiatives dans le cadre du [plan d'action Canada-États-Unis sur la Vision](#) commune de la sécurité du périmètre et de la compétitivité économique pour la résilience du commerce maritime (sous-programme 3.7.1);
- Élaborer un cadre stratégique pour atténuer les risques liés à la cybersécurité dans le secteur maritime (sous-programme 3.7.1).

Programme 3.8 : Sûreté du transport terrestre et intermodal

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

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le niveau du programme

Budget principal des dépenses 2014–2015	Dépenses prévues 2014–2015	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017
3.8 Sûreté du transport terrestre et intermodal			
4 739 231	4 739 231	4 671 670	4 541 375

Ressources humaines (ETP) – Pour le niveau du programme

2014–2015	2015–2016	2016–2017
3.8 Sûreté du transport terrestre et intermodal		
42	41	40

Mesure du rendement – Pour le niveau de programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
3.8 Sûreté du transport terrestre et intermodal			
Les intervenants respectent les modalités des cadres volontaires	Pourcentage d'évaluation des visites de site et de documentation des intervenants qui ont entraîné la délivrance d'une lettre de non-conformité au Protocole d'entente (Amélioration = diminution)	5 pour cent	Mars 2015

Faits saillants de la planification

À l'appui de ce programme, Transports Canada accomplira ce qui suit :

- Renforcer son programme de surveillance en améliorant son processus d'établissement de rapports et en renforçant son programme de contrôle de la qualité et de l'assurance;
- Améliorer la sécurité des ponts et des tunnels internationaux grâce à un protocole d'entente.

Programme 3.9 : Sécurité et sûreté multimodale

Description : Le programme de Sécurité et sûreté multimodale contribue aux politiques et aux normes qui servent à rehausser la sécurité et la sûreté dans plus d'un mode de transport (par exemple, les systèmes de gestion intégrée et les évaluations du renseignement). Ce programme fournit également de la formation technique commune aux employés et aux inspecteurs de systèmes, afin de s'assurer que le Ministère soit en mesure d'inspecter les exploitants, d'appliquer les règlements, et de répondre à toutes les situations d'urgence qui pourraient toucher le réseau national des transports au Canada. En dernier lieu, ce programme prépare et coordonne les interventions en cas de menaces émergentes visant la sécurité et la sûreté, et de situations qui pourraient avoir des répercussions sur le réseau national des transports.

Sous-programme 3.9.1 : Stratégies et services intégrés multimodales

Description : Le programme des Stratégies et services intégrés multimodales fournit l'orientation stratégique et les conseils au sujet des enjeux et des initiatives de réglementation et de politiques transsectorielles touchant les transports au sein de Sécurité et Sûreté, et en fait la coordination. Ce programme dirige également les initiatives de planification et d'établissement de rapports intégrés pour Sécurité et 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 la communauté canadienne du renseignement de sécurité, et il joue un rôle central dans le partage et l'analyse du renseignement de sécurité. 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.

Sous-programme 3.9.2 : Préparatifs d'urgence et les activités du Centre d'intervention

Description : Le programme Préparatifs d'urgence et les activités du Centre d'intervention vise à 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 ou organismes. Les responsables du programme cherchent 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*, y compris dans le cadre du 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 de Formation technique intégrée est responsable d'évaluer, concevoir, développer, dispenser et évaluer la formation technique et de surveillance. Ce programme fournit les produits nécessaires à la formation technique des inspecteurs de la sécurité et de la sûreté et d'autres clients comme les gouvernements étrangers. Ce programme s'assure que les inspecteurs de Transports Canada sont préparés, équipés et prêts à exécuter leurs tâches de surveillance à l'appui de Sécurité et Sûreté.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le niveau du programme

Budget principal des dépenses 2014–2015	Dépenses prévues 2014–2015	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017
3.9 Sécurité et sûreté multimodale			
11 153 164	11 153 164	10 969 705	10 864 344

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le niveau du sous-programme

Dépenses prévues 2014–2015	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017
3.9.1 Stratégies et services intégrés multimodales		
8 337 878	8 355 019	8 333 378
3.9.2 Préparatifs d'urgence et centres d'intervention		
2 047 230	1 846 630	1 762 910
3.9.3 Formation technique intégrée		
768 056	768 056	768 056

Ressources humaines (ETP) – Pour le niveau du programme et du sous-programme

2014–2015	2015–2016	2016–2017
3.9 Sécurité et sûreté multimodale		
119	118	117
3.9.1 Stratégies et services intégrés multimodales		
91	91	91
3.9.2 Préparatifs d'urgence et centres d'intervention		
20	19	18
3.9.3 Formation technique intégrée		
8	8	8

Mesure du rendement – Pour le niveau du programme et du sous-programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
3.9 Sécurité et sûreté multimodale			
Les questions relatives à la sécurité et à la sûreté des transports sont gérées de manière uniforme pour tous les modes de transport	Pourcentage de tâches du 3.9, à l'appui des priorités du résultat stratégique, qui sont terminées avec succès (Amélioration = augmentation)	80 pour cent	Mars 2015
3.9.1 Stratégies et services intégrés multimodales			
Les intervenants internes disposent de l'information 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 des clients des modes de Sécurité et sûreté indiquant un taux de satisfaction (au moins 80 pour cent) à l'égard de la prestation de services, d'expertise et d'orientation (Amélioration = augmentation)	85 pour cent	Mars 2015
3.9.2 Préparatifs d'urgence et les activités du Centre d'intervention			
Transports Canada s'acquitte de ses responsabilités en matière de préparatifs prévues aux termes de la <i>Loi sur la gestion des urgences</i>	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	85 pour cent	Septembre 2015

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
	(Amélioration = augmentation)		
Transports Canada est en mesure d'intervenir en cas de situations d'urgence	Cote de Transports Canada sur l'état de préparation des centres d'intervention (Amélioration = augmentation)	80 pour cent	Mars 2015
3.9.3 Formation technique intégrée			
Les inspecteurs et les experts techniques possèdent les compétences techniques requises pour assumer leurs responsabilités conformément aux normes établies	Pourcentage des personnes qui ont reçu une formation indiquant un taux de satisfaction d'au moins 80 pour cent à l'égard des cours et des ateliers (Amélioration = augmentation)	75 pour cent	Mars 2015

Faits saillants de la planification

À l'appui de ce programme et de ces sous-programmes, Transports Canada accomplira ce qui suit :

- Continuer d'élaborer des lignes directrices et des outils afin de guider les programmes dans l'exécution de la surveillance, y compris la planification et l'établissement de rapports sur les inspections axées sur les risques (sous-programme 3.9.1);
- Améliorer le programme de formation technique afin d'acquérir et de maintenir les compétences appropriées pour avoir une communauté de techniciens ou d'inspecteurs talentueux et compétents (sous-programme 3.9.3);
- Élaborer un plan pour l'application de la loi dans le transport multimodal (sous-programme 3.9.1).

Programme 4.1 : Services internes¹⁶

Description : Les Services internes sont des groupes d'activités et de ressources connexes qui sont gérés de façon à répondre aux besoins des programmes et aux autres obligations générales d'un organisme. Ces groupes sont les suivants : services de gestion et de surveillance¹⁷; services des communications; services juridiques; services de gestion des ressources humaines; services de gestion financière; services de gestion de l'information; services des technologies de l'information; services immobiliers; services du matériel; services de gestion des acquisitions et autres services administratifs. Les Services internes comprennent uniquement les activités et les ressources destinées à l'ensemble d'un organisme et non celles fournies à un programme particulier.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le niveau du programme

Budget principal des dépenses 2014–2015 ¹⁸	Dépenses prévues 2014–2015	Dépenses prévues 2015–2016	Dépenses prévues 2016–2017
151 536 296	163 327 800	163 997 542	154 223 589

Ressources humaines (ETP) – Pour le niveau du programme

2014–2015	2015–2016	2016–2017
1 163	1 155	1 134

Faits saillants de la planification

À l'appui de ce programme, Transports Canada accomplira ce qui suit :

- Veiller à être en mesure d'adapter les processus opérationnels et la capacité des effectifs au sein des Services internes afin de répondre aux nouvelles orientations de la fonction publique et de réaliser des gains en efficacité à l'interne;
- Trouver des façons d'améliorer l'efficacité et la capacité des systèmes de gestion de l'information pour veiller à ce que les données de Transports Canada soient complètes, uniformes, fiables et partageables;
- Veiller à ce que les fonctions d'évaluation et de vérification soient rigoureuses en mettant en œuvre des plans d'évaluation et de vérification annuels approuvés axés

¹⁶ Les renseignements sur la mesure du rendement ne sont pas fournis, étant donné que le Secrétariat du Conseil du Trésor (SCT) élabore actuellement un cadre de mesure du rendement normalisé à l'échelle du gouvernement pour les services internes.

¹⁷ Les Services de gestion et de surveillance comprennent les groupes de services suivants : Politique stratégique et relations intergouvernementales, Services à la haute direction, Planification et établissement de rapports ministériels, Vérification interne, Évaluation, Bureau de l'intégrité, Gouvernance des sociétés d'État et Gestion interne.

¹⁸ Les dépenses prévues pour 2014-2015 sont supérieures au financement prévu dans le cadre du Budget principal des dépenses de 2014-2015 parce qu'elles comprennent les dépenses prévues liées aux prestations de maternité et aux indemnités de départ, qui sont financées par le Secrétariat du Conseil du Trésor plus tard au cours de l'exercice.

sur les risques et en faisant rapport sur les constatations des vérifications et des évaluations à un comité de vérification externe et à un comité d'évaluation; surveiller de façon proactive, évaluer les risques et préparer des rapports sur les recommandations découlant des vérifications et des évaluations externes et internes en suspens;

- Réaliser une étude annuelle des pratiques de mesure du rendement de Transports Canada.

Section III : Renseignements supplémentaires

État des résultats prospectif

L'état des résultats condensé prospectif présenté dans cette sous-section vise à donner un aperçu général des résultats de Transports Canada. Les renseignements financiers prévus concernant les dépenses et les recettes sont préparés sur une base de comptabilité d'exercice pour renforcer la responsabilisation et améliorer la transparence et la gestion financière.

Comme l'état des résultats prospectif est établi sur une base de comptabilité d'exercice et les prévisions et les dépenses prévues présentées dans d'autres sections du présent rapport sont établies sur la base des dépenses, les montants diffèrent.

Un état des résultats prospectif plus détaillé et des notes afférentes, comprenant un rapprochement des coûts de fonctionnement net et des autorisations demandées, peut être trouvé sur le site [Web de Transports Canada](#)^{xvi}.

État des résultats condensé prospectif

Pour l'exercice ayant pris fin le 31 mars (en millier de dollars)

Renseignements financiers	Résultats estimés 2013–2014	Résultats prévus 2014–2015	Variation
Total des dépenses	1 612 329	1 774 097	161 768
Total des revenus	89 223	86 917	-2 306
Coût de fonctionnement net	1 523 106	1 687 180	164 074

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

Liste des tableaux de renseignements supplémentaires

Les tableaux de renseignements supplémentaires listés dans le Rapport sur les plans et les priorités de 2014–2015 sont affichés sur le site [Web de Transports Canada](#)^{xix}.

- Renseignements sur les programmes de paiements de transfert;
- Renseignements sur les programmes de paiements de transfert de moins de 5 millions de dollars;
- Écologisation des opérations gouvernementales;
- Initiatives horizontales;
- Vérifications internes et évaluations à venir pour les trois prochains exercices;
- Rapport d'étape sur les grands projets de l'État et les projets de transformation.

Dépenses fiscales et évaluations

Il est possible de recourir au régime fiscal pour atteindre des objectifs de la politique publique en appliquant des mesures spéciales, comme de faibles taux d'impôt, des exemptions, des déductions, des reports et des crédits. Le ministère des Finances publie annuellement des estimations et des projections du coût de ces mesures dans une publication intitulée [Dépenses fiscales et évaluations](#).^{xvii} Les mesures fiscales présentées dans le rapport *Dépenses fiscales et évaluations* relèvent de la seule responsabilité du ministre des Finances.

Section IV: Coordonnées de l'organisation

Vos commentaires à propos de ce rapport sont les bienvenus.

Courriel : Questions@tc.gc.ca

Téléphone : 613 990-2309

Numéro sans frais : 1 866 995-9737

Téléimprimeur (ATS) : 1 888 675-6863

Télécopieur : 613 954-4731

Adresse postale :

Transports Canada (ADI)

330, rue Sparks

Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Notes de fin de document

- ⁱ Publications sur le budget des dépenses et lois de crédits du Secrétariat du Conseil du Trésor, <http://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/esp-pbc/esp-pbc-fra.asp>.
- ⁱⁱ Certains rapports ministériels sur le rendement 2008-2009 – ministère de l'Industrie et ministère des Transports. Rapport du Comité permanent des comptes publics, septembre 2010, <http://www.parl.gc.ca/HousePublications/Publication.aspx?Mode=1&Parl=40&Ses=3&DocId=4653561&File=0&Language=F>.
- ⁱⁱⁱ Renforcer l'examen parlementaire des prévisions budgétaires et des crédits. Rapport du Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires, juin 2012, <http://www.parl.gc.ca/HousePublications/Publication.aspx?DocId=5690996&Mode=1&Parl=41&Ses=1&Language=F>.
- ^{iv} Cadre pangouvernemental, <http://www.tbs-sct.gc.ca/ppg-cpr/frame-cadre-fra.aspx>.
- ^v L'autorité réglementaire à l'appui du mandat de Transports Canada, <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/T-18/>.
- ^{vi} Lois liées au transport, <http://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/lois.htm>.
- ^{vii} Ministère de la Justice Canada, <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/>.
- ^{viii} Transports Canada, <http://www.tc.gc.ca/fra/menu.htm>.
- ^{ix} Secteurs de résultats du gouvernement du Canada, <http://www.tbs-sct.gc.ca/ppg-cpr/frame-cadre-fra.aspx>.
- ^x Budget principal des dépenses de 2013-2014, <http://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/esp-pbc/me-bpd-fra.asp>.
- ^{xi} Stratégie fédérale de développement durable (SFDD) de 2013-2016, <http://www.ec.gc.ca/dd-sd/default.asp?lang=Fr&n=A22718BA-1>.
- ^{xii} Site Web de Transports Canada sur le développement durable, <http://www.tc.gc.ca/fra/politique/acs-dd-smdd-2615.htm>.
- ^{xiii} Stratégie fédérale de développement durable, <http://www.ec.gc.ca/dd-sd/>.
- ^{xiv} Site Web de Transports Canada, <http://www.tc.gc.ca/fra/menu.htm>.
- ^{xv} *Loi sur les ponts et tunnels internationaux*, <http://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/lois-2007ch1.htm>.
- ^{xvi} Conseil de coopération en matière de réglementation, <http://actionplan.gc.ca/fr/content/conseil-de-cooperation-matiere-de-reglementation>.
- ^{xvii} Initiatives Canada–Etats-Unis de Sécurité du périmètre et compétitivité économique, <http://actionplan.gc.ca/fr/page/bbg-tpf/dela-la-frontiere-plan-daction>.
- ^{xviii} Rapports financiers de Transports Canada, <http://www.tc.gc.ca/fra/services-generaux/finance-ef-791.htm>.
- ^{xix} Rapport sur les plans et les priorités 2014-2015 de Transports Canada, <http://www.tc.gc.ca/fra/services-generaux/planification-625.htm>.
- ^{xx} Dépenses fiscales du gouvernement du Canada, <http://www.fin.gc.ca/purl/taxexp-fra.asp>.