

Transports Canada

2015–2016

Rapport ministériel sur le rendement

**Renseignements supplémentaires sur
les programmes de niveau inférieur**

Table des matières

Section IV : Renseignements supplémentaires sur les programmes de niveau inférieur	2
Résultat stratégique 1 : Un réseau de transport efficient	3
Programme 1.1 : Cadres qui appuient le marché des transports	3
Programme 1.2 : Portes d'entrée et corridors	8
Programme 1.3 : Infrastructures de transport	12
Résultat stratégique 2 : Un réseau de transport respectueux de l'environnement	18
Programme 2.1 : Air pur – Transport	18
Programme 2.2 : Eau propre – Transport	19
Programme 2.3 : Gérance de l'environnement – Transport	20
Résultat stratégique 3 : Un réseau de transport sécuritaire et sûr	21
Programme 3.1 : Sécurité aérienne	21
Programme 3.2 : Sécurité maritime	24
Programme 3.3 : Sécurité ferroviaire	26
Programme 3.4 : Sécurité des véhicules automobiles	27
Programme 3.5 : Transport des marchandises dangereuses	29
Programme 3.6 : Sûreté aérienne	31
Programme 3.7 : Sûreté maritime	32
Programme 3.8 : Sûreté du transport terrestre et intermodal	34
Programme 3.9 : Sécurité et sûreté multimodale	34
Programme 4 : Services internes	37
Notes de fin de document	38

Section IV : Renseignements supplémentaires sur les programmes de niveau inférieur

[Transports Canada](#)ⁱ compte trois résultats stratégiques qui reflètent les avantages à long terme et durables pour les Canadiens et découlent de sa raison d'être et de sa vision. Dans ses efforts à réaliser ses résultats, Transports Canada peut faire état des progrès réalisés par rapport aux résultats attendus¹, aux indicateurs de rendement² et aux cibles³ de l'architecture d'alignement des programmes (AAP). Ce qui distingue les différents niveaux d'une AAP est la portée et le rayonnement des programmes à ces niveaux-là. La portée, au premier niveau d'un programme, est vaste, et son secteur d'intervention sociétal l'est tout autant, tandis que les sous-programmes (SP) et les sous-sous-programmes (SSP), donc ceux de niveau inférieur, sont plutôt limités et centrés sur un groupe cible et un secteur d'intervention plus restreints.

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

¹ Par résultat attendu, on entend un résultat à l'atteinte duquel Transports Canada contribue grâce à diverses activités dans son Architecture d'alignement de programmes.

² Par indicateur de rendement, on entend une statistique ou un paramètre qui, lorsqu'il est suivi dans le temps, fournit des renseignements sur les tendances de l'état d'une activité.

³ Par cible, on entend une cible de rendement particulière liée à un indicateur de rendement par rapport auquel on compare le rendement réel.

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; la mise en place de projets de portes et de corridors; l'assurance du renouvellement de l'infrastructure fédérale des transports; le soutien à l'innovation dans le secteur des transports; et l'établissement de partenariats avec les provinces, les territoires, les administrations municipales ainsi qu'avec les entités des secteurs public et privé pour diverses initiatives de transport.

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

Programme 1.1 : Cadres qui appuient le marché des transports

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](#)ⁱⁱ. Il permet d'offrir aux transporteurs aériens canadiens des occasions de se développer et de livrer concurrence dans un environnement mondial plus libéralisé, et d'établir des régimes de gouvernance des fournisseurs d'infrastructure aérienne nationale. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : établir des lois et règlements (p. ex. [Loi sur les transports au Canada](#)ⁱⁱⁱ, [Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada](#)^{iv}) régissant le comportement économique des transporteurs aériens et des fournisseurs d'infrastructure aérienne; favoriser la concurrence et le développement de services aériens internationaux nouveaux et élargis au profit des voyageurs, des expéditeurs et des secteurs touristiques et d'affaires, en gérant les relations bilatérales et multilatérales en ce qui a trait aux services aériens; collaborer avec d'autres ministères et les intervenants de l'industrie afin de promouvoir les politiques et les projets de facilitation du transport aérien en appui aux objectifs plus vastes du gouvernement du Canada en matière d'industrie, de commerce, de voyages et de tourisme, tels que le projet [Portes d'entrée et corridors](#)^v et [la politique sur le transport aérien international Ciel bleu](#)^{vi}; favoriser une plus grande coopération dans le secteur de l'aviation civile afin d'appuyer l'activité économique; et représenter les intérêts du secteur aéronautique du Canada auprès de l'[Organisation de l'aviation civile](#)^{vii}.

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 et des règlements comme la [Loi maritime du Canada](#)^{viii} et son règlement ainsi que la [Loi sur la responsabilité en matière maritime](#)^{ix}; de surveiller l'industrie maritime et canadienne de même que le réseau des ports; d'établir les règles de gouvernance à l'intention des administrations portuaires canadiennes; de négocier et d'adopter des conventions et des ententes internationales; d'établir des régimes économiques régissant l'entrée sur le 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](#)^x; 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 transports au Canada](#), la [Loi sur les ponts et tunnels internationaux](#)^{xi} (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 nationaux (CN) et Canadien Pacifique (CP) ainsi que le Programme de surveillance du grain; d'examiner les fusions et acquisitions concernant des modes de transport terrestre; d'examiner les conditions d'entrée sur le 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'Accord du libre-échange nord-américain (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 et prolifération urbaine); d'effectuer des analyses continues du réseau national de transport des marchandises en consultation avec les intervenants clés; et de régler les problèmes pertinents par rapport aux ponts et aux tunnels internationaux, comme la mise en œuvre des règlements découlant de la LPTI.

Sous-programme 1.1.4 : Commerce et cadres internationaux

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

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

Les activités sont conçues de façon à favoriser l'établissement de relations et de partenariats, au Canada et à l'étranger, qui seront avantageux à l'égard des objectifs à moyen et à long terme du Canada en matière de développement économique, et qui feront valoir les intérêts des intervenants de l'industrie des transports. À la suite de ces activités, les intervenants du secteur

des transports auront davantage de possibilités d'échange et de commerce. **Note** : Les accords aériens bilatéraux et la [Mission du Canada auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale](#)^{xiv} se trouvent dans le Cadre qui appuie le marché du transport aérien.

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

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

2015-2016 Ressources financières budgétaires (en dollars)⁴ – Pour les sous-programmes

Nom du sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
1.1.1 Cadre qui appuie le marché du transport aérien	3 642 589	3 776 258	(133 669)
1.1.2 Cadre qui appuie le marché du transport maritime	3 524 986	2 511 119	1 013 867
1.1.3 Cadre qui appuie le marché du transport terrestre	1 989 074	3 911 267	(1 922 193)
1.1.4 Commerce et cadres internationaux	3 308 763	2 911 719	397 044
1.1.5 Analyse et innovation dans le secteur des transports	12 008 478	13 858 607	(1 850 129)

2015-2016 Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) – Pour les sous-programmes

Nom du sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
1.1.1 Cadre qui appuie le marché du transport aérien	32	32	0
1.1.2 Cadre qui appuie le marché du transport maritime	19	19	0
1.1.3 Cadre qui appuie le marché du transport terrestre	12	32	(20)
1.1.4 Commerce et cadres internationaux	28	22	6
1.1.5 Analyse et innovation dans le secteur des transports	69	68	1

Résultats du rendement – Pour les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
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 au Canada	233,9 milliards	256,6 milliards

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

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
1.1.2 Cadre qui appuie le marché du transport maritime			
a) Un secteur du transport maritime concurrentiel	Tonnage manutentionné par les transporteurs canadiens (à l'échelle nationale)	64,4 millions de tonnes	61,9 millions de tonnes
b) Un secteur du transport maritime concurrentiel	Tonnage (transfrontalier) manutentionné par les transporteurs canadiens	38 millions de tonnes	39,1 millions de tonnes
c) Un secteur du transport maritime concurrentiel	Trafic maritime international manutentionné par les ports canadiens en pourcentage du trafic maritime international manutentionné par les ports nord-américains (en tonnes métriques)	18,0 %	18,7 %
1.1.3 Cadre qui appuie le marché du transport terrestre			
a) Un secteur du transport terrestre efficace	Facteur totale de productivité (quantité des données de sorties divisée par le total pondéré de toutes les données d'entrée, indexée à 1986)	224,8 milliards	226,4 milliards
b) Un secteur du transport terrestre efficace	Niveau de circulation (en tonnes-kilomètres) pour le transport routier	Transporteurs routiers : 148 milliards	166,6 milliards
1.1.4 Commerce et cadres internationaux			
Les accords commerciaux internationaux créent des possibilités pour l'industrie des transports	Types de possibilités commerciales fournies par des ententes pour les intervenants du secteur canadien des transports	Meilleures possibilités commerciales pour les intervenants en transport	Voir plus bas
<p>Résultats réels de 1.1.4 :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nous avons participé à toutes les négociations prioritaires du gouvernement en matière de commerce et d'investissement, afin de favoriser les intérêts et les priorités des intervenants canadiens en transport. Participation enregistrée dans les volets suivants : <ul style="list-style-type: none"> ○ négociation et analyse des positions; ○ examen juridique des textes des accords; ○ processus de mise en œuvre; ○ rédaction des instructions pour les modifications législatives; ○ consultations en cours avec des intervenants; ○ négociations et/ou post-négociation en cours : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne; ▪ Partenariat transpacifique; ▪ Accord sur le commerce des services; ▪ Accord sur le commerce intérieur. • Nous avons aussi : <ul style="list-style-type: none"> ○ entrepris un vaste programme de sensibilisation au ministère et auprès d'importants intervenants en transport en vue de trouver des solutions à ce qui nuit aux activités commerciales canadiennes potentielles au chapitre des marchandises, des services et des investissements en transport; ○ commencé à élaborer la prochaine phase d'une initiative de corridor de commerce et de transport, vu l'importance de l'infrastructure du transport commercial, pour aider à 			

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
acheminer les marchandises canadiennes vers les marchés mondiaux, conformément à la lettre de mandat ^{xv} du ministre.			
1.1.5 Analyse et innovation dans le secteur des transports			
a) Recherche et analyse pour informer les Canadiens de la situation des transports au Canada et favoriser l'innovation et les avancées technologiques dans le secteur des transports	L'industrie respecte ses obligations en matière d'établissement de rapports sur les données, conformément à la Loi sur les transports au Canada (LTC) et la réglementation des données d'accompagnement. Degré de conformité des compagnies aériennes opérant au Canada vis-à-vis les règlements sur les données de la LTC	85 %	92 %
b) Recherche et analyse pour informer les Canadiens de la situation des transports au Canada et favoriser l'innovation et les avancées technologiques dans le secteur des transports	Ratio des investissements en recherche, en développement et en technologie obtenus des sources externes	ratio d'investissement 1:1	1:1,68
c) Recherche et analyse pour informer les Canadiens de la situation des transports au Canada et favoriser l'innovation et les avancées technologiques dans le secteur des transports	Pourcentage des accords de subvention/contribution mettant en cause de multiples collaborateurs (hormis le gouvernement fédéral)	100 %	100 %

Explication de l'écart

Pour le sous-programme 1.1.1 – données de 2015 : Le nombre de passagers-kilomètres payants a augmenté dans les deux secteurs, malgré une croissance un peu déséquilibrée, en raison d'une hausse de seulement 0,5 % au pays, mais d'une hausse beaucoup plus prononcée de 6,1 % sur le plan international.

Pour le sous-programme 1.1.2 :

- Estimation pour 2014 au moyen des données de 2011 comme référence : l'objectif a été raté en raison d'une baisse estimée du tonnage intérieur de 0,6 %.
- Estimation pour 2014 au moyen des données de 2011 comme référence : l'objectif a été légèrement dépassé, même après une baisse estimée de 0,6 % du tonnage transfrontalier.
- La croissance du tonnage du Canada évolue au rythme de celle de ses partenaires de l'Accord de libre-échange nord-américain, surtout en raison des exportations de vrac liquides et solides. Les données canadiennes de 2011 ont servi de référence pour les estimations, tandis que les données sur le tonnage de 2014 des É.-U. et celles de 2013 du Mexique étaient disponibles.

Pour le sous-programme 1.1.3 :

- Données de 2013 : les résultats excèdent la cible fixée.

- b) Données de 2014 : la croissance a été forte année après année tant en ce qui a trait aux volumes transportés (+8,3 %) qu'aux distances parcourues (+5,4 %) avec des camions loués, sur le marché intérieur, ce qui a mené à une forte hausse du nombre de tonnes-kilomètres.

Pour le sous-programme 1.1.5 :

- a) Données de 2015 : la cible a été dépassée et cadre avec les résultats des années antérieures.
- b) Données de 2015 : voici les ratios des programmes suivants :
- Sécurité ferroviaire – 1:0,5
 - Initiative de transport propre – 1:0,6
 - Sécurité ferroviaire – 1:6,8

Les écarts pour les programmes dépendent soit des projets réalisés pour soutenir des initiatives réglementaires, soit des projets avec des intervenants de l'industrie et du milieu universitaire qui contribueront à moderniser le secteur des transports.

- c) Données de 2005 à 2013 (dernière année dont les données sont disponibles) pour :
- le transport de voyageurs, sauf l'équipement hors route : l'intensité des émissions de gaz à effet de serre (GES) a baissé de 11 %, soit de 142 à 126 grammes d'équivalent en gaz carbonique par passager-km. Voici l'intensité des émissions de GES par mode :
 - transport routier, baisse de 8 %, soit de 139 à 128 grammes d'équivalent en gaz carbonique par passager-km;
 - transport ferroviaire, baisse de 15 %, soit de 142 à 122 grammes d'équivalent en gaz carbonique par passager-km;
 - transport aérien, baisse de 24 %, soit de 156 à 118 grammes d'équivalent en gaz carbonique par passager-km.
 - le transport de marchandises : l'intensité des émissions de GES a augmenté de 11 %, soit de 84 à 93 grammes d'équivalent en gaz carbonique par tonne-km. Voici l'intensité des émissions de GES par mode :
 - par camion, hausse de 4 %, soit de 207 à 216 grammes d'équivalent en gaz carbonique par tonne-km;
 - par train, hausse de 2 %, soit de 18 à 19 grammes d'équivalent en gaz carbonique par tonne-km;
 - par avion, baisse de 21 %, soit de 242 à 191 grammes d'équivalent en gaz carbonique par tonne-km;
 - par bateau, baisse de 12 %, soit de 38 à 33 grammes d'équivalent en gaz carbonique par tonne-km.
 - en général, la hausse d'intensité des émissions de GES pour le transport de marchandises est surtout attribuable à l'utilisation accrue de camions pour acheminer les marchandises.

NOTE : Les données sur l'intensité des GES indiquées ici sont calculées au moyen des [tableaux de la Base de données complète sur la consommation d'énergie](#)^{xvi} de [Ressources naturelles Canada](#)^{xvii} et, en raison des différentes méthodologies et portées, elles peuvent différer de certains rapports que l'industrie met à la disposition du public.

Programme 1.2 : Portes d'entrée et corridors

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

Description : La croissance économique rapide de la Chine et celle d'autres pays de la région Asie-Pacifique transforment les échanges commerciaux internationaux. La Chine est désormais le deuxième plus important partenaire commercial du Canada, et la circulation commerciale

Canada-Asie devrait continuer de s'accroître. Le programme de l'[initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique](#)^{xviii} vise à établir le Canada comme le meilleur lien commercial entre l'Asie et l'Amérique du Nord. Ce Programme coordonne et gère un ensemble intégré d'investissements (au moyen d'exécutions directes et de contributions) et de mesures stratégiques visant les objectifs suivants : relancer les échanges commerciaux du Canada avec la région de l'Asie-Pacifique; augmenter la quantité des importations par conteneur à destination de l'Amérique du Nord en provenance d'Asie; et accroître la fiabilité de la porte d'entrée et du corridor.

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

Description : Le programme du [Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers](#)^{xix} 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.

2015-2016 Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes

Nom du sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
1.2.1 Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique	42 464 288	45 287 671	(2 823 383)
1.2.2 Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers	534 105 002	360 693 971	173 411 031

2015-2016 Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) – Pour les sous-programmes

Nom du sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
1.2.1 Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique	17	11	6
1.2.2 Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers	28	22	6

Résultats du rendement – Pour les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
1.2.1 Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique			
a) L'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique est une initiative canadienne efficiente et fiable qui encourage le commerce international	Fluidité pour les ports de la Colombie-Britannique : Temps total moyen de transit (nombre de jours) pour les frets conteneurisés internationaux passant par les portes d'entrée et les corridors commerciaux des ports de la Colombie-Britannique à Toronto	Moyenne de 8,5 jours, avec un écart standard de 0,5 jour	Moyenne de 9,7 jours, avec un écart standard de 1,3 jour
b) L'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique est une initiative canadienne efficiente et fiable qui encourage le commerce international	Proportion du commerce de la côte Ouest de l'Amérique du Nord selon le changement du volume des importations	12 %	14 %

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
	et des exportations d'équivalents d'unité de 20 pieds (EVT) ⁵		
c) L'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique est une initiative canadienne efficiente et fiable qui encourage le commerce international	Valeur des importations qui passent par les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques (millions de dollars – en devises canadiennes)	Importation : 42 100 \$	48 817 \$
d) L'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique est une initiative canadienne efficiente et fiable qui encourage le commerce international	Valeur des exportations qui passent par les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques (millions de dollars – en devises canadiennes)	Exportation : 69 200 \$	76 420 \$
1.2.2 Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers			
a) Les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques du Canada sont 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	Moyenne de 4 jours, avec un écart standard de 0,3 jour	Moyenne de 4,9 jours, avec un écart standard de 0,7 jour
b) 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 \$	324 720 \$
c) 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 de l'Ontario (millions de dollars – en devises canadiennes)	206 200 \$	256 322 \$
d) 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 \$	78 409 \$
e) Les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques du Canada sont efficaces et fiables, et	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 \$	73 871 \$

⁵ Unité de mesure égale à l'espace occupé par un conteneur de vingt pieds courant. On s'en sert pour énoncer la capacité d'un navire porte-conteneurs ou d'une aire d'entreposage. Un conteneur de 40 pieds équivaut à deux EVP. Source : [American Association of Port Authorities](#) (ce Site web est disponible en anglais seulement)

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
ils sont utilisés pour le commerce international			
f) 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 \$	22 360 \$
g) 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 \$	26 943 \$
h) Les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques du Canada sont efficaces et fiables, et ils sont utilisés pour le commerce international	Proportion de la porte d'entrée de l'Atlantique (Halifax) et de la porte d'entrée continentale (Montréal) du commerce de la côte Est de l'Amérique du Nord en importations et en exportations en volume d'équivalent d'unité de 20 pieds (EVT)	9,5 %	9,7 %

Explication de l'écart

Pour le sous-programme 1.2.1 :

- Des conditions hivernales exceptionnellement rigoureuses et la congestion attribuable à une déviation de marchandises depuis des ports des É.-U. ont fait se dégrader le rendement de la première moitié de 2015. Le rendement du système est revenu à des paramètres de fonctionnement normaux au cours de la seconde moitié de l'année.
- La part canadienne du trafic de conteneurs sur la côte ouest a dépassé l'objectif, surtout en raison des ports de [Vancouver](#)^{xx} et de [Prince Rupert](#)^{xxi} qui ont beaucoup tiré avantage des cargaisons supplémentaires déviées depuis des ports de la côte ouest américaine en raison d'arrêts de travail. Il reste à voir quel volume de ces cargaisons sera conservé en 2016.
- La croissance de la valeur des importations de la Chine, de Taïwan et des Philippines a entraîné une hausse globale de 4,6 %.
- La croissance des exportations a été de 1,4 % vers les É.-U. et de 5,8 % vers la Chine, pour une augmentation combinée de 3,1 % d'année en année.

Pour le sous-programme 1.2.2 :

- Des problèmes opérationnels à l'[Administration portuaire de Montréal](#)^{xxii} au cours des deuxième et troisième trimestres de 2015 ont nui aux temps de parcours des modes de transport terrestre. Les problèmes ont été réglés depuis.
- Une forte croissance des importations provenant des É.-U. et du R.-U. a entraîné une hausse de 9,9 % de la valeur des importations vers l'Ontario.
- Une forte croissance des exportations vers les É.-U. et le R.-U. a entraîné une hausse de 8,8 % de la valeur des exportations vers l'Ontario.
- Une baisse des importations des É.-U. et du R.-U. a été un peu moins marquée en raison d'une hausse des importations de la Chine, causant une baisse de 0,9 % des importations vers le Québec.

- e) Une forte croissance des exportations vers les É.-U., le R.-U. et l'Allemagne a entraîné une hausse de 5,6 % de la valeur des exportations du Québec.
- f) Une baisse de presque 12 % des importations des É.-U. a entraîné une réduction globale de 12,8 % des importations dans le corridor de l'Atlantique.
- g) Une baisse année après année des exportations vers les É.-U. et le R.-U. a donné une hausse moindre des exportations vers d'autres régions du Canada atlantique.
- h) Les ports de l'est du Canada ont légèrement dépassé la cible, car l'[Administration portuaire de Montréal](#) et l'[Administration portuaire d'Halifax](#)^{xxiii} ont enregistré de fortes hausses en 2015.

Programme 1.3 : Infrastructures de transport

Sous-programme 1.3.1 : Infrastructure de transport aérien

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

Sous-sous-programme 1.3.1.1 : Gérance des administrations aéroportuaires

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

Sous-sous-programme 1.3.1.2 : Exploitation des aéroports

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

Sous-sous-programme 1.3.1.3 : Soutien aux petits aérodromes

Description : Le Programme de soutien aux petits aérodromes assure un soutien pour les projets d'immobilisations liés à la sécurité des pistes dans le cadre du [Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires](#)^{xxvii} (PAIA), et il permet de gérer les engagements existants grâce

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

Sous-programme 1.3.2 : Infrastructure de transport maritime

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

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

Description : Le Programme de gérance des administrations portuaires canadiennes assure la surveillance de 18 administrations portuaires du Canada (APC) qui gèrent les biens qui appartiennent au fédéral ou qui sont assujettis aux lois fédérales. Il s'agit de favoriser un régime de type commercial qui appuie les échanges commerciaux du Canada dans les limites des cadres stratégique et législatif. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : examiner et approuver les demandes d'acquisitions et de cessions immobilières de manière à s'assurer qu'elles sont conformes aux lois et aux politiques pertinentes, et qu'elles tiennent compte des préoccupations environnementales et des préoccupations des Autochtones; surveiller le processus de nomination qui doit être conforme à la [Loi maritime du Canada](#); examiner et approuver les demandes de modifications aux activités des APC, aux limites d'emprunt, à la durée des baux ou à l'établissement de filiales; et assurer la conformité aux exigences relatives aux redevances sur les recettes brutes.

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

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

biens; et superviser la gestion des biens non liés à la navigation, y compris la cession des biens excédentaires de la Voie maritime.

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

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

Sous-sous-programme 1.3.2.4 : Exploitation des ports

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

Sous-programme 1.3.3 : Infrastructure de transport terrestre et intermodale

Description : Le Programme d'infrastructure de transport terrestre appuie le commerce et la mobilité au Canada en favorisant l'accès efficient et économique aux réseaux de transport terrestre, tout en renforçant la sécurité des transports. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : élaborer, concevoir, négocier et gérer les fonds fédéraux pour les routes, les passages frontaliers, les compagnies de chemin de fer, le transport en commun et les ponts 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 Canada](#)^{xxxi} et des ponts fédéraux; et gérer les engagements de longue date en ce qui a trait à la prestation de services de transport ferroviaire à l'échelle régionale.

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

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

Sous-sous-programme 1.3.3.2 : Gérance des ponts fédéraux

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

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

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

2015-2016 Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes et les sous-sous-programmes

Nom du sous-programme / sous-sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
1.3.1 Infrastructure de transport aérien	76 056 318	101 083 403	(25 027 085)
1.3.1.1 Gérance des administrations aéroportuaires	(3 801 229)	(4 065 849)	264 620
1.3.1.2 Exploitation des aéroports	30 745 578	42 784 796	(12 039 218)
1.3.1.3 Soutien aux petits aérodromes	49 111 969	62 364 456	(13 252 487)
1.3.2 Infrastructure de transport maritime	237 120 819	227 950 077	9 170 742
1.3.2.1 Gérance des administrations portuaires canadiennes	1 419 942	3 661 558	(2 241 616)
1.3.2.2 Gérance de la voie maritime et soutien	137 602 057	136 955 429	646 628
1.3.2.3 Gérance des services de traversiers et soutien	82 274 295	78 248 341	4 025 954
1.3.2.4 Exploitation des ports	15 824 525	9 084 749	6 739 776
1.3.3 Infrastructure de transport terrestre et intermodale	86 317 864	83 221 187	3 096 677
1.3.3.1 Gérance du transport ferroviaire voyageur et soutien	12 208 763	11 761 717	447 046
1.3.3.2 Gérance des ponts fédéraux	68 124 219	66 181 969	1 942 250

Nom du sous-programme / sous-sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
1.3.3.3 Soutien aux infrastructures routières et à d'autres modes de transport	5 984 882	5 277 501	707 381

2015-2016 Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) – Pour les sous-programmes et les sous-sous-programmes

Nom du sous-programme / sous-sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
1.3.1 Infrastructure de transport aérien	144	139	5
1.3.1.1 Gérance des administrations aéroportuaires	10	10	0
1.3.1.2 Exploitation des aéroports	111	112	(1)
1.3.1.3 Soutien aux petits aérodromes	23	17	6
1.3.2 Infrastructure de transport maritime	55	79	(24)
1.3.2.1 Gérance des administrations portuaires canadiennes	7	12	(5)
1.3.2.2 Gérance de la voie maritime et soutien	8	9	(1)
1.3.2.3 Gérance des services de traversiers et soutien	10	8	2
1.3.2.4 Exploitation des ports	30	50	(20)
1.3.3 Infrastructure de transport terrestre et intermodale	43	33	10
1.3.3.1 Gérance du transport ferroviaire voyageur et soutien	3	1	2
1.3.3.2 Gérance des ponts fédéraux	3	2	1
1.3.3.3 Soutien aux infrastructures routières et à d'autres modes de transport	37	30	7

Résultats du rendement – Pour les sous-programmes et les sous-sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
1.3.1 Infrastructure de transport aérien			
L'infrastructure aéroportuaire est accessible aux usagers	Pourcentage de l'infrastructure aéroportuaire soutenue par le fédéral qui est opérationnelle	100 %	100 %
1.3.1.1 Gérance des administrations aéroportuaires			
Les aéroports du Réseau national d'aéroports (RNA) respectent leurs baux.	Pourcentage des aéroports du RNA qui respectent substantiellement les modalités de leurs baux	100 %	100 %
1.3.1.2 Exploitation des aéroports			
Les aéroports sont opérationnels pour les usagers	Pourcentage des aéroports qui sont opérationnels	100 %	100 %
1.3.1.3 Soutien aux petits aérodromes			
Les aéroports sont opérationnels pour les usagers	Pourcentage des aéroports qui sont opérationnels	100 %	100 %
1.3.2 Infrastructure de transport maritime			
L'infrastructure maritime est opérationnelle pour les usagers	Pourcentage de l'infrastructure maritime qui est opérationnelle	100 %	100 %

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
1.3.2.1 Gérance des administrations portuaires canadiennes			
Conformité aux lois, aux règlements et aux lettres patentes	Pourcentage des transactions qui sont en conformité avec les lois, les règlements et les politiques du gouvernement fédéral	100 %	100 %
1.3.2.2 Gérance de la voie maritime et soutien			
La Voie maritime est ouverte et accessible à la circulation commerciale	Pourcentage de la Voie qui est accessible	99 %	99 %
1.3.2.3 Gérance des services de traversiers et soutien			
Les services de traversiers offerts dans les régions éloignées, à l'échelle régionale et imposés par la Constitution sont accessibles aux usagers	Pourcentage des traverses prévues qui sont effectuées	100 %	100 %
1.3.2.4 Exploitation des ports			
Les ports dont TC est propriétaire sont opérationnels pour les usagers	Pourcentage des ports exploitables qui sont opérationnels	100 %	100 %
1.3.3 Infrastructure de transport terrestre et intermodale			
Les projets d'infrastructure de transport terrestre financés par le gouvernement fédéral ont été réalisés, et les usagers peuvent en bénéficier conformément à la date de conclusion de l'accord avec le bénéficiaire	Pourcentage de l'infrastructure de transport terrestre financée par le fédéral qui est opérationnelle	100 %	94,5 %
1.3.3.1 Gérance du transport ferroviaire voyageur et soutien			
Les services ferroviaires voyageurs interurbains et en régions éloignées, financés par le fédéral permettent de respecter les engagements actuels	Pourcentage des voyages ferroviaires de passagers (mesuré par trains-kilomètres) livré par des transporteurs ferroviaires voyageurs subventionnés par le fédéral (services interurbains et en régions éloignées)	98 %	99 %
1.3.3.2 Gérance des ponts fédéraux			
Les ponts appartenant au gouvernement fédéral peuvent répondre à la demande actuelle et future	Pourcentage du financement fédéral qui est obtenu et versé à temps pour permettre à un projet de débuter dans la période convenue	100 %	S. O. ⁶
1.3.3.3 Soutien aux infrastructures routières et à d'autres modes de transport			
L'infrastructure des routes et des postes frontaliers financée par le fédéral est accessible aux usagers	Pourcentage des projets de routes et de postes frontaliers qui atteignent les objectifs de financement	100 %	100 %

⁶ Les projets associés à cet indicateur ont été transférés à [Infrastructure Canada](#) en février 2014.

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

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

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

Programme 2.1 : Air pur – Transport

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

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

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

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

Les initiatives précises inclus : l'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.

2015-2016 Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes

Nom du sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
2.1.1 Cadre réglementaire sur la qualité de l'air et surveillance	11 420 657	8 209 143	3 211 514

Nom du sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
2.1.2 Initiatives sur l'air pur	17 997 020	8 397 065	9 599 955

2015-2016 Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) – Pour les sous-programmes

Nom du sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
2.1.1 Cadre réglementaire sur la qualité de l'air et surveillance	55	38	17
2.1.2 Initiatives sur l'air pur	31	26	5

Résultats du rendement – Pour les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
2.1.1 Cadre réglementaire sur la qualité de l'air et surveillance			
Cadre réglementaire (et politiques) sur l'air pur qui concorde avec les normes internationales	Pourcentage des instruments qui concordent avec les lois canadiennes ou les normes internationales	100 %	100 % pour les secteurs aérien et maritime Sans objet pour le secteur ferroviaire
2.1.2 Initiatives sur l'air pur			
Les technologies écologiques de transport sont accessibles aux usagers	Nombre de sites utilisant des technologies de transport moins polluantes. Pour le Programme d'alimentation à quai pour les ports et l'Initiative en matière de transport propre liée aux activités portuaires du camionnage ⁷	10	17

Programme 2.2 : Eau propre – Transport

Sous-programme 2.2.1 : Cadre réglementaire du programme Eau propre

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

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

Description : Le Programme de surveillance réglementaire pour l'assainissement de l'eau contribue à réduire la pollution causée par le transport par navires en permettant de surveiller la conformité des sociétés de transport maritime au cadre réglementaire en matière de sécurité

⁷ Cet indicateur s'applique au Programme d'alimentation à quai pour les ports et à l'Initiative en matière de transport propre liée aux activités portuaires du camionnage.

maritime au moyen d'activités de surveillance, d'inspection, de vérification, de suivi et d'application de la loi.

2015-2016 Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes

Nom du sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
2.2.1 Cadre réglementaire du programme Eau propre	17 857 453	15 001 063	2 856 390
2.2.2 Programme de surveillance réglementaire pour l'assainissement de l'eau	14 044 947	11 685 538	2 359 409

2015-2016 Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) – Pour les sous-programmes

Nom du sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
2.2.1 Cadre réglementaire du programme Eau propre	36	47	(11)
2.2.2 Programme de surveillance réglementaire pour l'assainissement de l'eau	58	49	9

Résultats du rendement – Pour les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
2.2.1 Cadre réglementaire du programme Eau propre			
Lois, règlements et politiques qui sont harmonisés avec les normes internationales adoptées	Pourcentage des navires qui sont conformes au cadre réglementaire régissant le régime d'intervention environnementale	95 %	S. O. (voir ci-après l'explication de l'écart)
2.2.2 Programme de surveillance réglementaire pour l'assainissement de l'eau			
a) L'industrie est conforme au cadre réglementaire	Pourcentage des navires qui sont conformes au cadre réglementaire régissant le régime d'intervention environnementale	95 %	S. O. (voir ci-après l'explication de l'écart)
b) L'industrie est conforme au cadre réglementaire pour le rejet d'eau de ballast dans les eaux de compétence canadienne	Pourcentage des navires qui respectent les règles relatives aux rapports du Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast ^{xxxvii}	95 %	99 %

Explication de l'écart

Pour le sous-programme 2.2.1 : Les données ne sont pas encore disponibles, car la date pour réaliser cet objectif est mars 2017.

Pour le sous-programme 2.2.2 a) : Les données ne sont pas encore disponibles, car la date pour réaliser cette cible est mars 2017.

Programme 2.3 : Gérance de l'environnement – Transport

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

Résultat stratégique 3 : Un réseau de transport sécuritaire et sûr

Transports Canada appuie un réseau de transport sécuritaire et sûr qui facilite le déplacement des personnes et des 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 sous-programmes et sous-sous-programmes ci-après des programmes contribuent à l'atteinte de ce résultat stratégique :

Programme 3.1 : Sécurité aérienne

Sous-programme 3.1.1 : Cadre réglementaire de la sécurité aérienne

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

Sous-programme 3.1.2 : Surveillance de la sécurité aérienne

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

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

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

Sous-sous-programme 3.1.2.2 : Surveillance du réseau aérien

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

Sous-programme 3.1.3 : Services des aéronefs

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

2015-2016 Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes et les sous-sous-programmes

Nom du sous-programme / sous-sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
3.1.1 Cadre réglementaire de la sécurité aérienne	27 707 434	27 401 796	305 638
3.1.2 Surveillance de la sécurité aérienne	121 492 161	127 336 240	(5 844 079)
3.1.2.1 Service à l'industrie aéronautique	33 402 788	40 293 002	(6 890 214)
3.1.2.2 Surveillance du réseau aérien	88 089 373	87 043 238	1 046 135
3.1.3 Aide aux immobilisations aéroportuaires	24 248 361	26 749 053	(2 500 692)

2015-2016 Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) – Pour les sous-programmes et les sous-sous-programmes

Nom du sous-programme / sous-sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
3.1.1 Cadre réglementaire de la sécurité aérienne	254	183	71
3.1.2 Surveillance de la sécurité aérienne	1 127	1 097	30
3.1.2.1 Service à l'industrie aéronautique	348	402	(54)
3.1.2.2 Surveillance du réseau aérien	779	695	84
3.1.3 Aide aux immobilisations aéroportuaires	353	288	65

Résultats du rendement – Pour les sous-programmes et les sous-sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
3.1.1 Cadre réglementaire de la sécurité aérienne			
Un programme d'établissement de règle qui arrive à point nommé et appuie le cadre de réglementation axé sur le risque	Temps moyen (en années) pour l'élaboration de nouveaux règlements ou la modification de règlement régissant la sécurité aérienne (dans le but de calculer le taux moyen pour une période de 5 ans, dès qu'il y aura suffisamment de données) (Amélioration = diminution)	5,64 (baisse de 5 % par rapport à l'année précédente)	2,26
3.1.2 Surveillance de la sécurité aérienne			
Conformité du milieu de l'aviation avec les exigences réglementaires	Nombre de constatations de non-conformité des entreprises aériennes selon les certificats détenus en comparant une année à l'autre. (Amélioration = diminution) *Nota : La tendance générale ne peut être mesurée pleinement avant la fin de l'exercice financier 2017-2018, étant donné que le cycle de surveillance est de 5 ans et que celui-ci a commencé en 2013-2014	Baisse de 1 % du nombre	17 %
3.1.2.1 Service à l'industrie aéronautique			
Les services offerts appuient les activités de	Pourcentage (%) des services offerts qui respectent les normes de service	66 % (hausse de 5 % par rapport	89 %

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
l'industrie aéronautique canadienne	(Amélioration = augmentation) *Nota : Toutes les activités nationales ne sont pas représentées.	à l'année précédente)	
3.1.2.2 Surveillance du réseau aérien			
La communauté aérienne gère systématiquement les dangers et les risques de l'aviation	Gravité moyenne des cas de non-conformité observés dans les entreprises aérienne selon les certificats détenus et sur une échelle de 1 à 3 (1=mineure, 2=modérée, 3=majeure)	2,0	2,0
3.1.3 Services des aéronefs			
a) Services d'aviation sécuritaires donnant confiance aux clients	Pourcentage de clients satisfaits ou très satisfait du service (notation de 2 ou 3 sur une échelle de 3) (Amélioration = augmentation)	80 %	80 %
b) Services d'aviation sécuritaires donnant confiance aux clients	Nombre d'incidents de catégorie 3 ⁸ ou plus (par 1 000 h de vol) (Amélioration = diminution)	2,0	1,59 ⁹

Explication de l'écart

Pour le point 3.1.1 : Le temps moyen de 2,26 années pour élaborer de nouveaux règlements ou modifier des règlements existants sur la sécurité aérienne représente une amélioration comparativement au précédent cycle triennal (3,56 années). L'écart était en grande partie attribuable à la taille et à la complexité moyenne des deux dossiers publiés en 2015 par rapport à ceux de 2014.

Pour le point 3.1.2 :

- En ce qui a trait à l'exercice 2015-2016, nous avons effectué 560 activités, soit 36 de moins que les 596 de 2014-2015. La différence du nombre d'activités de surveillance effectuées est attribuable à une augmentation d'autres activités de surveillance imprévues, comme des suivis à des constatations et à des certifications. Des variations mineures sont attendues année après année.
- Le taux de conformité moyen pour 2015-2016 signifie que 41 % des aspects mesurés étaient réputés conformes, 54 % ne l'étaient que partiellement, et 5 % n'étaient pas documentés/mis en œuvre.
- Nous avons aussi pu mesurer les aspects conformes par rapport aux aspects non conformes. Pour 2015-2016, la note moyenne de conformité était de 2,31, soit une amélioration de 2 % par rapport à l'exercice 2014-2015, dont la note moyenne de conformité était de 2,27.

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](#).

⁹ Ce chiffre est l'équivalent de 22 événements, de catégorie 3 ou supérieure, pour 13 879 heures de vol.

Pour le point 3.1.2.1 : Cet écart est un résultat positif. Toutefois, il doit être pris dans le contexte selon lequel les services ne sont pas encore tous représentés, car la mise en œuvre complète à l'échelle nationale du Système de suivi des activités CCM n'a pas encore eu lieu.

Programme 3.2 : Sécurité maritime

Sous-programme 3.2.1 : Cadre réglementaire de la sécurité maritime

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

Sous-programme 3.2.2 : Surveillance de la sécurité maritime

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

Sous-programme 3.2.3 : Programme de protection de la navigation

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

2015-2016 Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes

Nom du sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
3.2.1 Cadre réglementaire de la sécurité maritime	10 270 273	9 892 708	377 565
3.2.2 Surveillance de la sécurité maritime	43 491 322	51 275 306	(7 783 984)
3.2.3 Programme de protection de la navigation	3 713 941	5 147 340	(1 433 399)

2015-2016 Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) – Pour les sous-programmes

Nom du sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
3.2.1 Cadre réglementaire de la sécurité maritime	97	75	22
3.2.2 Surveillance de la sécurité maritime	425	486	(61)
3.2.3 Programme de protection de la navigation	45	47	(2)

Résultats du rendement – Pour les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
3.2.1 Cadre réglementaire de la sécurité maritime			
Un cadre de réglementation axé sur le risque conforme aux conventions internationales et à la directive du Cabinet sur la rationalisation de la réglementation	Pourcentage de règlements alignés sur les lois canadiennes et/ou normes internationales adoptées (Amélioration = augmentation)	85 %	75 %
3.2.2 Surveillance de la sécurité maritime			
a) Conformité des bâtiments canadiens (autre que de plaisance) inspectés aux règlements applicables	Pourcentage des bâtiments canadiens (autre que de plaisance) qui sont conformes aux règlements applicables ¹⁰ (Amélioration = augmentation)	68 %	60 %
b) Conformité aux règlements relatifs aux embarcations de plaisance	Pourcentage d'embarcations de plaisance conformes aux règlements applicables (y compris celles qui ont fait l'objet d'une vérification de courtoisie) (Amélioration = augmentation)	60 %	74 %
c) La surveillance réglementaire par le contrôle par l'État du port est assurée grâce à l'inspection des bâtiments étrangers à risque élevé	Pourcentage de bâtiments étrangers à risque élevé inspectés (Amélioration = augmentation)	95 %	95 %
3.2.3 Programme de protection de la navigation			
Navigation sécuritaire dans les eaux navigables les plus achalandées du Canada	Le nombre d'ouvrage mis en place de façon sécuritaire au cours de l'année ¹¹	Référence à établir en 2017 ¹²	S. O. : voir ci-après l'explication de l'écart

¹⁰ Les bâtiments non conformes qui sont considérés comme étant 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 par rapport à un bâtiment. Toute situation de non-conformité doit être réglée dans les délais prescrits afin de continuer à garantir la sécurité maritime. Étant donné que Sécurité et sûreté maritimes de Transports Canada délivrent plus de 20 000 avis de manquement à la sécurité chaque année, l'objectif global de 70 % de conformité signifie que tous les bâtiments ne présentent aucun manquement à la sécurité (si mineur soit-il). Les progrès se poursuivront grâce à des inspections et à de la sensibilisation en collaboration avec des partenaires canadiens et étrangers.

¹¹ La [Loi sur la protection de la navigation](#) (LPN) régit le droit du public à la navigation et la sécurité des interférences, notamment les ouvrages construits dans les eaux navigables les plus achalandées du Canada ou sur, sous, au-dessus ou à travers celles-ci.

¹² Après l'entrée en vigueur de la LPN le 1^{er} avril 2014, de nouvelles procédures et de nouveaux processus administratifs ont été élaborés. Le programme vise à mettre en œuvre en 2016 de nouvelles normes de services pour appuyer les fonctions administratives révisées du Programme de protection de la navigation en vertu de la Loi.

Explication de l'écart

Pour le point 3.2.1 : Des progrès ont été faits depuis la dernière mise à jour, soit 65 %. Ce chiffre est fondé sur de récentes mises à jour à des lois et à des règlements, par exemple la modification de la [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#), ce qui nous permettra d'intégrer des documents internationaux.

Pour le point 3.2.2 :

- a) Le régime d'inspection est influencé par la périodicité des inspections et de la certification.
- b) Même si le nombre de vérifications de courtoisie a baissé, le niveau de conformité des bâtiments inspectés est resté haut. Il se pourrait que ce haut taux de conformité soit attribuable à la nature volontaire des vérifications de courtoisie.

Pour le point 3.2.3 : Le [ministre a reçu l'instruction par le premier ministre](#) de mener un examen complet de la [Loi sur la protection de la navigation](#), de restaurer les protections perdues et d'incorporer des mesures de protection modernes, ce qui aura une incidence sur les priorités du Programme. Cette mesure entraînera probablement des changements qui nécessiteront un examen des actuels indicateurs de rendement.

Programme 3.3 : Sécurité ferroviaire

Sous-programme 3.3.1 : Cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire

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

Sous-programme 3.3.2 : Surveillance de la sécurité ferroviaire

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

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

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

2015-2016 Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes

Nom du sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
3.3.1 Cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire	3 261 159	2 445 652	815 507
3.3.2 Surveillance de la sécurité ferroviaire	16 938 982	96 284 267	(79 345 285)
3.3.3 Programme d'amélioration des passages à niveau et de sensibilisation de la Sécurité ferroviaire	15 507 530	11 821 685	3 685 845

2015-2016 Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) – Pour les sous-programmes

Nom du sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
3.3.1 Cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire	22	20	2
3.3.2 Surveillance de la sécurité ferroviaire	149	178	(29)
3.3.3 Programme d'amélioration des passages à niveau et de sensibilisation de la Sécurité ferroviaire	38	14	24

Résultats du rendement – Pour les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
3.3.1 Cadre réglementaire 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 %	100 %
3.3.2 Surveillance de la sécurité ferroviaire			
L'industrie du transport ferroviaire est conforme	Taux de non-conformité de l'industrie décelé dans les activités de surveillance de la Sécurité ferroviaire (Amélioration = diminution)	Baisse de 2 % année après année	Non mesurable ¹³
3.3.3 Programme d'amélioration des passages à niveau et de sensibilisation de la Sécurité ferroviaire			
a) Passages à niveau sécuritaires	Pourcentage de la réduction des collisions aux passages à niveau (Amélioration = augmentation)	5 %	11,4 % ¹⁴
b) Éliminer les intrusions sur les emprises de chemin de fer	Pourcentage de la réduction des accidents liés aux intrusions (Amélioration = augmentation)	5 %	5,2 % ¹⁵

Programme 3.4 : Sécurité des véhicules automobiles

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

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

¹³ Cet indicateur fait en ce moment l'objet d'un examen fondé sur le [Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire](#) révisé.

¹⁴ Le nombre de collisions à des franchissements est passé de 188 en 2014 à 164 en 2015.

¹⁵ Le nombre d'accidents attribuables à des intrusions a baissé de 55 en 2014 à 53 en 2015.

relatives aux collisions et de l'élaboration de projets conjoints de réglementations avec nos partenaires commerciaux.

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

Description : Le Programme de surveillance de la sécurité des véhicules automobiles est axé sur le risque et évalue la conformité de l'industrie des constructeurs automobiles par rapport au cadre de réglementation en ayant recours aux inspections, aux audits, aux essais physiques, et, lorsque la chose est nécessaire, aux mesures d'application de la loi.

Sous-programme 3.4.3 : Sécurité des transporteurs routiers

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

2015-2016 Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes

Nom du sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
3.4.1 Cadre réglementaire de la sécurité des véhicules automobiles	7 779 850	8 393 027	(613 177)
3.4.2 Surveillance de la sécurité des véhicules automobiles	9 781 553	11 621 531	(1 839 978)
3.4.3 Sécurité des transporteurs routiers	5 161 845	3 656 636	1 505 209

2015-2016 Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) – Pour les sous-programmes

Nom du sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
3.4.1 Cadre réglementaire de la sécurité des véhicules automobiles	51	38	13
3.4.2 Surveillance de la sécurité des véhicules automobiles	51	38	13
3.4.3 Sécurité des transporteurs routiers	7	5	2

Résultats du rendement – Pour les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
3.4.1 Cadre réglementaire de la sécurité des véhicules automobiles			
Un cadre réglementaire fondé sur le rendement qui est harmonisé avec les régimes de sécurité automobile internationaux, s'il y a lieu	Pourcentage des normes qui sont harmonisées avec les normes internationales en matière de sécurité automobile (Amélioration = augmentation)	80 %	88 %

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
3.4.2 Surveillance de la sécurité des véhicules automobiles			
L'industrie des véhicules automobiles est conforme aux normes réglementaires	Pourcentage de l'industrie des véhicules automobiles qui est conforme aux normes réglementaires (Amélioration = augmentation)	80 % ¹⁶	97 %
3.4.3 Sécurité des transporteurs routiers			
Régime de sécurité harmonisé pour les transporteurs routiers des territoires, grâce à l'adoption du code canadien de sécurité	Pourcentage des provinces et territoires qui ont adopté toutes les 16 normes figurant dans le Code canadien de sécurité (Amélioration = augmentation)	80 %	80 %

Explication de l'écart

Pour le point 3.4.2 : Le niveau de conformité est demeuré supérieur aux objectifs, mais le nombre de rappels et de plaintes de défectuosité, année après année, est passé de 5 % à 7 % respectivement, et 37 dossiers de tests de conformité sont encore en cours d'examen.

Programme 3.5 : Transport des marchandises dangereuses

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](#)

¹⁶ Transports Canada réglemente des milliers de constructeurs de véhicules, d'importateurs et de distributeurs. Le niveau de conformité initial avait été établi à 80 pour cent afin de tenir compte de la difficulté de sensibiliser un nombre de petites entreprises très différentes au sujet de leurs obligations légales. Nos activités d'application de la loi, comme l'obtention et la vérification des documents de certification des nouveaux constructeurs et importateurs afin d'évaluer la conformité avec les normes de sécurité canadiennes, et la collaboration étroite avec l'[Agence des services frontaliers du Canada](#), font en sorte de détecter les véhicules non conformes, et de prévenir leur entrée sur le marché, tant qu'ils ne répondent pas aux exigences réglementaires.

[dangereuses](#)^{xlv}, protège la vie humaine ou la santé et les biens ainsi que l'environnement en fournissant sans délai et 24 heures sur 24 des conseils scientifiques, des mesures de sécurité et des mesures d'action aux premiers intervenants par l'intermédiaire du [Centre canadien d'urgence transport](#)^{xlvi} (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](#)^{xlvii} 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; et en effectuant des recherches sur les interventions d'urgence donnant suite à des rejets de produits chimiques.

2015-2016 Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes

Nom du sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
3.5.1 Cadre réglementaire pour le transport des marchandises dangereuses	3 770 296	4 452 529	(682 233)
3.5.2 Surveillance du transport des marchandises dangereuses	9 039 462	16 954 591	(7 915 129)
3.5.3 Intervention d'urgence – Transport des marchandises dangereuses	2 512 865	5 213 450	(2 700 585)

2015-2016 Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) – Pour les sous-programmes

Nom du sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
3.5.1 Cadre réglementaire pour le transport des marchandises dangereuses	30	59	(29)
3.5.2 Surveillance du transport des marchandises dangereuses	92	136	(44)
3.5.3 Intervention d'urgence – Transport des marchandises dangereuses	25	33	(8)

Résultats du rendement – Pour les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
3.5.1 Cadre réglementaire pour le transport des marchandises dangereuses			
L'harmonisation du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses ^{xlviii} avec les règlements internationaux et les normes nationales	Pourcentage des exigences réglementaires proposées qui s'harmonisent avec les normes, les codes, les pratiques ou les exigences internationales (Amélioration = augmentation)	85 % ¹⁷	90 %

¹⁷ Transports Canada prévoit augmenter la cible au fil du temps, mais compte tenu de la spécificité canadienne, la cible ne peut pas être de 100 pour cent.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
3.5.2 Surveillance du transport des marchandises dangereuses			
L'industrie des marchandises dangereuses est conforme	Pourcentage des inspections qui ne nécessitent pas une inspection de suivi selon le Programme d'estimation de la conformité ¹⁸ (Amélioration = augmentation)	90 %	96 %
3.5.3 Intervention d'urgence – Transport des marchandises dangereuses			
Clients are satisfied with the response provided by CANUTEC	Pourcentage des appels à CANUTEC qui ne nécessitent pas de suivi (Amélioration = augmentation)	90 %	Aucune donnée (voir l'explication ci-après)

Explication de l'écart

Pour le point 3.5.3 : Au cours de l'exercice 2015-2016, CANUTEC a conçu des outils qui nous permettront de mesurer les résultats par rapport à un nouvel indicateur de rendement approuvé pour la mise en œuvre au cours de l'exercice 2016-2017. Le nouvel indicateur de rendement, « Pourcentage d'appels au centre d'urgence CANUTEC qui répondent aux normes de services », reflète davantage les activités de CANUTEC.

Programme 3.6 : Sûreté aérienne

Sous-programme 3.6.1 : Cadre réglementaire de la sûreté aérienne

Description : Le Cadre de réglementation de la sûreté aérienne permet d'élaborer et d'utiliser une gamme d'outils (politiques, lignes directrices, règlements et normes) afin de promouvoir un cadre de réglementation de la sûreté aérienne 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

¹⁸ Le Programme utilise une approche fondée sur les risques pour cibler les inspections au moyen d'un programme aléatoire d'estimation de la conformité utilisé en complément. Les taux de conformité varient énormément année après année, mais chaque incident de non-conformité entraîne une mesure corrective conformément à la politique de Transport des marchandises dangereuses sur le suivi des cas de non-conformité. La gravité des cas de non-conformité peut varier grandement. Par exemple, il peut s'agir d'un contenant auquel il manque simplement une plaque symbole, ou le fait de ne pas détenir un plan d'intervention d'urgence quand un tel plan est obligatoire.

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.

2015-2016 Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes

Nom du sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
3.6.1 Cadre réglementaire de la sûreté aérienne	3 808 631	5 745 782	(1 937 151)
3.6.2 Surveillance de la sûreté aérienne	18 481 257	21 454 247	(2 972 990)
3.6.3 Infrastructure technologique de la sûreté aérienne	7 501 850	1 841 095	5 660 755

2015-2016 Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) – Pour les sous-programmes

Nom du sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
3.6.1 Cadre réglementaire de la sûreté aérienne	39	58	(19)
3.6.2 Surveillance de la sûreté aérienne	197	201	(4)
3.6.3 Infrastructure technologique de la sûreté aérienne	53	10	43

Résultats du rendement – Pour les sous-programmes

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

Explication de l'écart

Pour le point 3.6.3 : Un des essais de qualification d'équipements pour la Sûreté du fret aérien n'a pas été réalisé, en raison d'une restructuration fiscale des priorités et des ressources opérationnelles.

Programme 3.7 : Sûreté maritime

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

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

Sous-programme 3.7.2 : Surveillance de la sûreté maritime

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

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

Description : Le Programme des [centres d'opérations de la sûreté maritime](#)^{xlix} 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](#)ⁱ, la [Garde côtière canadienne](#)ⁱⁱ, le [ministère de la Défense nationale](#)ⁱⁱⁱ et la [Gendarmerie Royale du Canada](#)ⁱⁱⁱⁱ. 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.

2015-2016 Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes

Nom du sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
3.7.1 Cadre de réglementation en matière de sûreté maritime	4 865 322	1 577 824	3 287 498
3.7.2 Surveillance de la sûreté maritime	6 942 364	7 056 364	(114 000)
3.7.3 Centres d'opérations de sûreté maritime	1 064 443	3 626 474	(2 562 031)

2015-2016 Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) – Pour les sous-programmes

Nom du sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
3.7.1 Cadre de réglementation en matière de sûreté maritime	44	16	28
3.7.2 Surveillance de la sûreté maritime	66	62	4
3.7.3 Centres d'opérations de sûreté maritime	7	33	(26)

Résultats du rendement – Pour les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
3.7.1 Cadre de réglementation en matière de sûreté maritime			
Un cadre de réglementation axé sur le risque conforme aux conventions internationales	Pourcentage du cadre de réglementation aligné sur les lois canadiennes et/ou les conventions internationales adoptées (Amélioration = augmentation)	85 %	85 %
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 ¹⁹ (Amélioration = augmentation)	90 %	100 %
3.7.3 Centres d'opérations de sûreté maritime			
Le gouvernement du Canada dispose des renseignements nécessaires pour intervenir en cas de menaces ou d'incidents liés à la sûreté maritime	Pourcentage des bâtiments pénétrant en eaux canadiennes pour lesquels une matrice de conformité à la réglementation est établie ²⁰ (Amélioration = augmentation)	100 %	100 %

Programme 3.8 : Sûreté du transport terrestre et intermodal

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

Programme 3.9 : Sécurité et sûreté multimodale

Sous-programme 3.9.1 : Stratégies multimodales et services intégrés

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

¹⁹ 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.

²⁰ La grille d'observation de la réglementation sert à attribuer une note de risque à tous les bâtiments qui ont indiqué leur intention d'entrer en eaux canadiennes. Cette grille sert à évaluer le rapport sur les renseignements exigés au préalable (RREP) présenté en fonction des indicateurs de risque, en vue de déterminer le niveau de conformité au *Règlement sur la sûreté du transport maritime*. Une grille est remplie pour tous les bâtiments réglementés avant leur arrivée en eaux canadiennes, et la note de risque obtenue sert à fournir des recommandations pour les inspections de bâtiments en fonction du risque de non-conformité au Règlement.

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

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

Sous-programme 3.9.3 : Formation technique intégrée

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

2015-2016 Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour les sous-programmes

Nom du sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
3.9.1 Stratégies multimodales et services intégrés	8 303 091	11 194 293	(2 891 202)
3.9.2 Préparatifs d'urgence et les centres d'intervention	1 817 702	3 687 467	(1 869 765)
3.9.3 Formation technique intégrée	770 104	4 889 476	(4 119 372)

2015-2016 Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) – Pour les sous-programmes

Nom du sous-programme	Prévu	Réel	Écart (prévues moins réelles)
3.9.1 Stratégies multimodales et services intégrés	91	95	(4)
3.9.2 Préparatifs d'urgence et les centres d'intervention	19	37	(18)
3.9.3 Formation technique intégrée	8	45	(37)

Résultats du rendement – Pour les sous-programmes

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
3.9.1 Stratégies et services intégrés multimodaux			
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 de clients des modes de Sécurité et sûreté indiquant un taux de satisfaction (au moins 80 %) sur les services, l'expertise et l'orientation fournis (Amélioration = augmentation)	85 %	S. O. (voir l'explication ci-après)

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
3.9.2 Préparatifs d'urgence et les centres d'intervention			
a) Transports Canada s'acquitte de ses responsabilités en matière de préparatifs prévues aux termes de la <i>Loi sur la gestion des urgences</i>	Transports Canada est en mesure d'intervenir en cas de situations d'urgence (Amélioration = augmentation)	80 %	81,25 % ²¹
b) Transports Canada est en mesure d'intervenir en cas de situations d'urgence	Cote dans les sections sur l'état de préparation à l'intervention de l'évaluation de Sécurité publique Canada sur le Plan stratégique de gestion des urgences de Transports Canada (Amélioration = augmentation)	80 %	82 %
3.9.3 Formation technique intégrée			
La formation technique de base et multimodale suivie par les inspecteurs et les experts techniques est normalisée	Le nombre de formations techniques de base et multimodales élaborées	5 cours d'ici à mars 2016	20 : dont 5 cours en ligne et 15 en classe

Explication de l'écart

Pour le point 3.9.1 : Depuis la publication du [Rapport sur les plans et les priorités de 2015-2016](#), un nouvel indicateur de rendement a été établi : « Pourcentage des plans nationaux de surveillance des programmes de sécurité et sûreté de Transports Canada qui ont été approuvés par le Comité de gestion du résultat stratégique 3 avant le début de l'exercice ». L'objectif pour 2015-2016 quant au nombre de plans nationaux de surveillance qui ont été approuvés a été fixé à 85 %, et le résultat réel a été de 100 %.

Pour le point 3.9.2 : Le Centre d'intervention de Transports Canada a répondu à 50 000 appels téléphoniques et courriels de divers intervenants, de l'industrie et d'autres ministères, générant 5 000 avis; mais en raison du manque de personnel, l'assurance et le contrôle de la qualité ont été limités.

Pour le point 3.9.3 : De plus grandes occasions de multimodalité ont été relevées grâce à des exigences d'apprentissage communes établies dans le continuum d'apprentissage de Sécurité et sûreté. De plus, certains cours multimodaux déjà offerts dans un programme en particulier seront donnés à d'autres pour qu'ils acquièrent des compétences similaires.

²¹ Ce résultat est tiré des données de 2012-2013. Un plan d'action a été élaboré pour donner suite aux recommandations de [Sécurité publique Canada](#) (SP) concernant le renforcement du plan stratégique de gestion des urgences de Transports Canada. Cependant, SP met actuellement à jour son guide de planification ainsi qu'un nouveau programme d'évaluation axé sur les domaines prioritaires.

Programme 4 : Services internes²²

Description : Les Services internes sont des groupes d'activités et de ressources connexes qui sont administrés de manière à répondre aux besoins des programmes d'une organisation, et à lui permettre de remplir ses autres obligations organisationnelles. Ces groupes font l'objet d'un rapport au niveau du programme et se trouvent dans le Rapport ministériel sur le rendement de 2015-2016.

²² L'information sur la mesure du rendement n'est pas fournie, car le Secrétariat du Conseil du Trésor élabore en ce moment un cadre pangouvernemental uniformisé de mesure du rendement des services internes.

Notes de fin de document

- ⁱ Site web de Transports Canada : <http://www.tc.gc.ca/>
- ⁱⁱ Site web de NAV CANADA : <http://www.navcanada.ca/>
- ⁱⁱⁱ *Loi sur les transports au Canada* : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-10.4/>
- ^{iv} *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/a-10.1/index.html>
- ^v Initiatives portes d'entrée et corridors : <http://www.tc.gc.ca/fra/politique/anre-menu-3023.htm>
- ^{vi} La politique Ciel bleu : <http://www.tc.gc.ca/fra/politique/aerien-cielbleu-menu-2989.htm>
- ^{vii} L'organisation de l'Aviation civile : http://www.icao.int/Pages/FR/default_FR.aspx
- ^{viii} *Loi maritime du Canada* : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-6.7/>
- ^{ix} *Loi sur la responsabilité en matière maritime* : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/M-0.7/>
- ^x Site Web de l'Organisation maritime internationale : <http://www.imo.org/fr/Pages/Default.aspx>
- ^{xi} *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/l-17.05/>
- ^{xii} Le Plan d'action sur les marchés mondiaux : <http://www.international.gc.ca/global-markets-marches-mondiaux/index.aspx?lang=fra>
- ^{xiii} La Stratégie du Canada pour les Amériques : <http://www.international.gc.ca/americas-ameriques/stategy-strategie.aspx?lang=fra>
- ^{xiv} Mission permanente du Canada auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale : <http://www.tc.gc.ca/fra/politique/pa-pmc-3144.html>
- ^{xv} La lettre de mandat du premier ministre au ministre des Transports : <http://pm.gc.ca/fra/lettre-de-mandat-du-ministre-des-transports>
- ^{xvi} Les tableaux de la base de données complète sur la consommation de l'énergie : http://oee.nrcan.gc.ca/organisme/statistiques/bnce/apd/evolution_egen_ca.cfm?attr=0
- ^{xvii} Site Web de Ressources naturelles Canada : <http://www.nrcan.gc.ca/>
- ^{xviii} L'initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique : <http://www.portdelasiepacifique.gc.ca/index2.html>
- ^{xix} Le programme du fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers : <http://www.tc.gc.ca/fra/politique/acg-acgd-menu-infrastructures-2170.htm>
- ^{xx} Site Web du Port de Vancouver : <http://www.portvancouver.com/fr/>
- ^{xxi} Site Web de l'administration portuaire de Prince Rupert (disponible en anglais seulement) : <http://www.rupertport.com/>
- ^{xxii} Site Web de l'Administration portuaire de Montréal : <http://www.port-montreal.com/fr/l-administration-portuaire.html>
- ^{xxiii} Site Web du Port de Halifax : <http://portofhalifax.ca/fr>
- ^{xxiv} La politique nationale sur les aéroports : <http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/aeroports-politique-menu-71.htm>
- ^{xxv} Le réseau national des aéroports : <http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/aeroports-politique-rna-1129.htm>
- ^{xxvi} Liste des aéroports appartenant à Transports Canada : http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/aeroports-carte_tc_aeroports-65.htm
- ^{xxvii} Le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires : <http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/aeroports-paia-menu-327.htm>
- ^{xxviii} Site web de la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent : <http://www.greatlakes-seaway.com/fr/>
- ^{xxix} Site web de Marine Atlantique : <http://www.marineatlantic.ca/fr/>
- ^{xxx} Programme de contribution pour les services de traversier : <http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/programme-contributions-services-traversier-menu-2362.htm>
- ^{xxxi} Site web de VIA Rail Canada : <http://www.viarail.ca/fr>
- ^{xxxii} *Loi sur la sécurité ferroviaire* : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/r-4.2/>
- ^{xxxiii} *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-10.15/>
- ^{xxxiv} *Loi sur l'aéronautique* : <http://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/lois-1985cha-2.htm>

-
- xxxv Site Web d'Environnement et Changement climatique Canada : <http://www.ec.gc.ca>
- xxxvi *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/A-12/>
- xxxvii *Règlement sur le contrôle de la gestion des eaux de ballast* : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2011-237/texteCompleet.html>
- xxxviii *Règlement de l'aviation canadien* : <http://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/reglements-dors96-433.html>
- xxxix Le Programme de protection de la navigation : <http://www.tc.gc.ca/fra/programmes-621.html>
- xl *Loi sur la protection de la navigation* : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/N-22/>
- xli *Règlement sur les bouées privées* : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-99-335/>
- xlii *Loi sur les transports routiers* : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/m-12.01/>
- xliiii Code national de sécurité : <http://www.tc.gc.ca/fra/securiteautomobile/vehiculessecuritaires-transporteursroutier-codesecurite-index-290.htm>
- xliiv *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2005-313/>
- xlv *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* : <http://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/lois-1992c34.htm>
- xlvi Le Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC) : <http://www.tc.gc.ca/fra/canutec/menu.htm>
- xlvii Le Guide des mesures de réponse : <http://www.tc.gc.ca/fra/canutec/guide-menu-227.htm>
- xlviii *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* : <http://www.tc.gc.ca/fra/tmd/claie-tdsem-211.htm>
- xlix Les centres d'opérations de la sûreté maritime : <http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/GCC/Surete-maritime/COSM>
- ¹ Site Web de l'Agence des services frontaliers du Canada : <http://www.cbsa-asfc.gc.ca/>
- ^{li} Site Web de la Garde côtière canadienne : <http://www.ccg-gcc.gc.ca/>
- ^{lii} Site Web du ministère de la défense nationale : <http://www.forces.gc.ca/>
- ^{liiii} Site Web de la Gendarmerie royale du Canada : <http://www.rcmp-grc.gc.ca/>
- ^{liv} *Loi sur la gestion des urgences* : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/E-4.56/>