

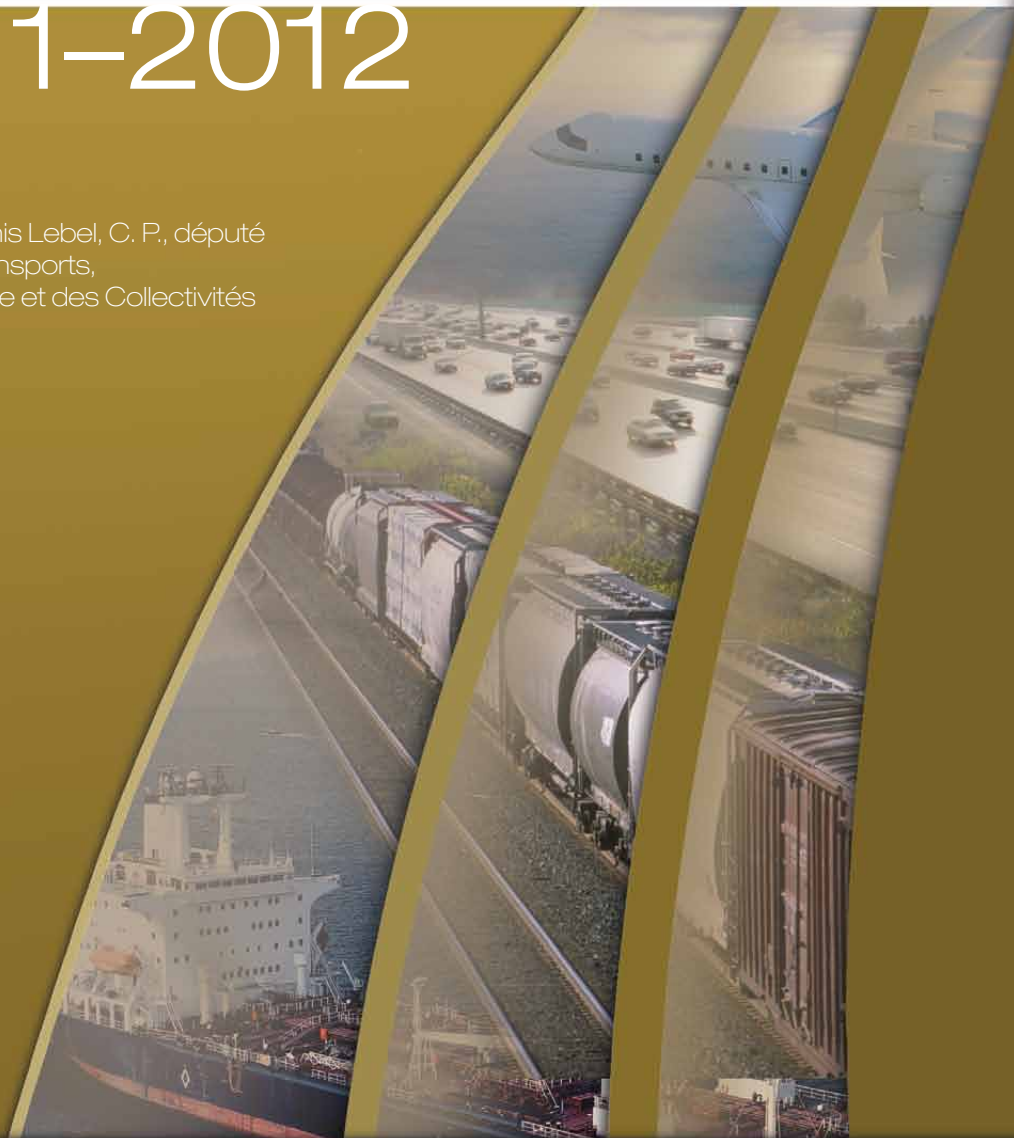


Transports Canada

Rapport sur les plans et les priorités

2011-2012

L'honorable Denis Lebel, C. P., député
Ministre des Transports,
de l'Infrastructure et des Collectivités



Transports Canada

Rapport sur les plans et les priorités

2011–2012

L'honorable Denis Lebel, C. P., député
Ministre des Transports,
de l'Infrastructure et des Collectivités

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|---|-----------|
| MESSAGE DU MINISTRE | 1 |
| PARTIE I – APERÇU DU MINISTÈRE | 3 |
| 1.1 RENSEIGNEMENTS SOMMAIRES | 3 |
| 1.1.1 Raison d’être et responsabilités..... | 3 |
| 1.1.2 Résultats stratégiques..... | 4 |
| 1.1.3 Architecture des activités de programme | 8 |
| 1.1.4 Contribution de Transports Canada à la Stratégie fédérale de développement durable | 10 |
| 1.2 SOMMAIRE DE LA PLANIFICATION | 11 |
| 1.2.1 Ressources financières | 11 |
| 1.2.2 Ressources humaines..... | 11 |
| 1.2.3 Tableaux récapitulatifs selon les Résultats stratégiques et les Services internes | 12 |
| 1.3 APPORT DES PRIORITÉS AUX RÉSULTATS STRATÉGIQUES | 17 |
| 1.4 ANALYSE DES RISQUES | 22 |
| 1.4.1 Mode de gestion des risques..... | 22 |
| 1.4.2 Contexte opérationnel..... | 22 |
| 1.4.3 Principaux secteurs de risque et réponses au risque | 22 |
| 1.5 PROFIL DES DÉPENSES | 25 |
| 1.5.1 Évolution des dépenses ministérielles | 25 |
| 1.5.2 Allocation des ressources par résultat stratégique et Services internes | 26 |
| 1.5.3 Crédits et postes législatifs | 27 |
| PARTIE II – ANALYSE DES ACTIVITÉS DE PROGRAMME PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE | 28 |
| 2.1 RÉSULTAT STRATÉGIQUE : UN RÉSEAU DE TRANSPORT EFFICIENT..... | 28 |
| 2.1.1 Activité de programme : Cadres qui appuient le marché des transports..... | 30 |
| 2.1.2 Activité de programme : Portes d’entrée et corridors..... | 31 |
| 2.1.3 Activité de programme : Infrastructures de transport..... | 33 |
| 2.1.4 Activité de programme : Innovation dans le secteur des transports | 35 |
| 2.2 RÉSULTAT STRATÉGIQUE : UN RÉSEAU DE TRANSPORT RESPECTUEUX DE L’ENVIRONNEMENT..... | 37 |
| 2.2.1 Activité de programme : Air pur – Transport | 38 |
| 2.2.2 Activité de programme : Eau propre – Transport..... | 40 |
| 2.2.3 Activité de programme : Gérance de l’environnement – Transport | 42 |
| 2.3 RÉSULTAT STRATÉGIQUE : UN RÉSEAU DE TRANSPORT SÉCURITAIRE ... | 43 |
| 2.3.1 Activité de programme : Sécurité aérienne | 44 |
| 2.3.2 Activité de programme : Sécurité maritime | 46 |
| 2.3.3 Activité de programme : Sécurité ferroviaire | 48 |
| 2.3.4 Activité de programme : Sécurité routière | 51 |
| 2.3.5 Activité de programme : Transport des marchandises dangereuses..... | 52 |

| | | |
|-------|---|-----------|
| 2.4 | RÉSULTAT STRATÉGIQUE : UN RÉSEAU DE TRANSPORT SÛR..... | 54 |
| 2.4.1 | Activité de programme : Sûreté aérienne | 55 |
| 2.4.2 | Activité de programme : Sûreté maritime | 56 |
| 2.4.3 | Activité de programme : Sûreté du transport terrestre et du transport intermodal | 58 |
| 2.5 | ACTIVITÉ DE PROGRAMME : SERVICES INTERNES | 60 |
| | PARTIE III - RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES | 62 |
| 3.1 | POINTS SAILLANTS FINANCIERS..... | 62 |
| 3.1.1 | État consolidé projectif des opérations | 62 |
| 3.2 | TABLEAUX DE RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES | 62 |
| | PARTIE IV - AUTRES POINTS INTÉRESSANTS | 63 |
| 4.1 | DÉVELOPPEMENT DURABLE | 63 |
| 4.2 | ANALYSE COMPARATIVE ENTRE LES SEXES | 63 |
| 4.3 | SITES WEB UTILES | 63 |



MESSAGE DU MINISTRE



En tant que de ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, j'ai l'honneur de présenter au Parlement le *Rapport sur les plans et les priorités 2011-2012* de Transports Canada.

Ce rapport est axé sur nos quatre grandes priorités : accroître la sûreté des passagers et du fret aériens ainsi que des employés des aéroports; créer un cadre de surveillance afin de veiller à ce que les lois, les règlements et les initiatives réglementaires de Transports Canada soient modernes, simplifiées et efficaces; évaluer la capacité du cadre stratégique des transports à répondre aux tendances et aux défis émergents; continuer d'améliorer la gouvernance au sein du Ministère.

Transports Canada a à cœur le transport sûr et efficace des personnes et des marchandises à l'échelle nationale et internationale. Afin d'accroître la sûreté des passagers aériens, du fret aérien et des employés des aéroports, nous continuerons d'améliorer le Programme de sûreté du fret aérien et de collaborer avec nos partenaires étrangers pour parvenir à une reconnaissance mutuelle à ce chapitre. Nous envisageons également d'élaborer un programme national de sûreté de l'aviation civile qui contribuera à rehausser la confiance de nos partenaires nationaux et internationaux dans le réseau de transport du Canada.

Pour s'attaquer aux secteurs des transports à haut risque, comme l'augmentation du trafic, les besoins concurrents liés à l'environnement et à l'économie, l'évolution rapide des technologies et la menace du terrorisme, nous avons créé un cadre de surveillance qui nous permettra d'actualiser nos lois et règlements, parfois avec des autorités partenaires, afin d'en améliorer l'efficacité. Des méthodes de gestion des risques plus modernes, réceptives et souples profiteront au réseau de transport du Canada et aux Canadiens pendant des années à venir en concentrant les efforts là où cela est le plus nécessaire.

Nous évaluons également notre cadre stratégique des transports pour nous assurer que le Ministère est en bonne posture pour réagir aux nouvelles tendances à long terme. Nous déterminerons et apporterons les ajustements nécessaires à notre cadre stratégique pour que le réseau de transport continue de satisfaire aux besoins des Canadiens de tout le pays.

Pour parvenir à un haut rendement organisationnel et servir l'intérêt public au mieux de notre capacité, nous continuerons de revoir nos méthodes de gestion interne. Nous améliorerons notre cadre de mesure du rendement pour évaluer nos progrès quant à

l'atteinte des résultats stratégiques du Ministère. Nous continuerons aussi d'examiner nos plans de dépenses pour nous assurer que nos ressources sont affectées aux priorités les plus élevées du Ministère et de tous les Canadiens.

Je tiens à remercier les employés de tous les bureaux et secteurs de responsabilité du Ministère de leurs efforts et de leur travail acharné. En tant que ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, je suis persuadé que nous réussirons à atteindre nos objectifs et à veiller à ce que le réseau de transport du Canada continue d'être reconnu dans le monde entier comme étant sûr, sécuritaire, efficient et respectueux de l'environnement.

L'honorable Denis Lebel, C. P., député

Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

PARTIE I – APERÇU DU MINISTÈRE

1.1 RENSEIGNEMENTS SOMMAIRES

1.1.1 Raison d'être et responsabilités

Transports Canada est responsable des politiques et des programmes de transport du gouvernement du Canada. Même s'il n'est pas directement responsable de tous les aspects ou modes de transport, le Ministère joue un rôle de dirigeant pour s'assurer que toutes les parties du réseau de transport fonctionnent conjointement avec efficacité. En outre, la *Loi sur les transports au Canada* oblige le Ministère à rendre compte de l'état du réseau national de transport.

NOTRE VISION

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

La vision du Ministère d'un réseau de transport durable intègre et concilie les objectifs d'ordre social, économique et environnemental et elle est guidée par les principes suivants :

- le niveau de sécurité et de sûreté maximum pour protéger la vie humaine et les biens matériels, grâce à l'établissement de normes et de règlements axés sur le rendement en fonction des besoins;
- l'efficacité du transport des personnes et des biens à l'appui de la prospérité économique et d'une qualité de vie durable axée sur des marchés concurrentiels et une utilisation ciblée de la réglementation et du financement public;
- le respect du patrimoine environnemental pour les générations futures de Canadiens, grâce aux évaluations environnementales et aux processus de planification des décisions liées au transport et à une utilisation ciblée de la réglementation et du financement public.

Transports Canada fait partie intégrante du *portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités*. Dans le cadre de ce portefeuille, le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités applique plus de soixante lois et chapeaute une *structure organisationnelle* qui englobe Transports Canada, Infrastructure Canada, des organisations à régie partagée (comme NAV CANADA), des sociétés d'État liées aux transports (comme l'Administration de pilotage des Grands Lacs), des sociétés d'État non liées aux transports (comme la Société canadienne des postes et ses filiales) et un tribunal et des organismes administratifs (comme le Tribunal d'appel des transports du Canada).

Ces organismes contribuent à la compétitivité du Canada en offrant un réseau de transport dynamique qui contribue à renforcer l'économie; en assurant la sécurité et la sûreté du réseau de transport; en protégeant l'environnement; en améliorant la qualité de vie dans

nos villes et collectivités. Le regroupement de ces organismes sous un même portefeuille permet de prendre des décisions intégrées sur les questions de transport.

L'établissement des priorités des activités ministérielles pour mieux combler les lacunes en matière d'exploitation et de gestion ne fait que renforcer cette façon de prendre des décisions intégrées. Transports Canada a fixé les trois priorités opérationnelles et la priorité de gestion suivantes pour 2011-2012 :

- créer un cadre de surveillance afin de veiller à ce que les lois, les règlements et les initiatives de réglementation de Transports Canada soient modernes, simplifiés et efficaces;
- évaluer le cadre stratégique pour les transports;
- rehausser la sûreté des passagers et du fret aériens ainsi que des employés des aéroports;
- continuer d'améliorer la gouvernance au sein de Transports Canada.

Ces priorités cadrent avec les engagements pris par le gouvernement du Canada dans le discours du Trône de 2010.

Le gouvernement du Canada collabore étroitement avec les provinces et les territoires, les municipalités et d'autres groupes des secteurs public et privé pour résoudre les problèmes d'ordre économique, environnemental et social grâce à des solutions judicieuses en matière de transport. Cela contribue à la prospérité économique puisque les projets et les programmes partagés contribuent à créer ou à protéger des emplois et permettent de transporter des personnes et des biens à travers le pays et dans le monde entier.

Par exemple, grâce au Cadre de politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques du Canada, Transports Canada collabore avec d'autres ministères et organismes fédéraux, les provinces et les territoires, des municipalités ainsi que des intervenants du secteur privé à la mise en place des trois stratégies des portes d'entrée dont le but est de renforcer la compétitivité du Canada dans le commerce mondial. Ces stratégies prévoient des investissements conjoints dans les principales infrastructures de transport liées aux échanges commerciaux et des activités concertées pour résoudre les problèmes d'ordre politique, législatif, réglementaire, opérationnel et administratif qui nuisent à l'efficacité et à la fiabilité du réseau de transport. Grâce à ces initiatives concertées et coordonnées, le Canada peut se prévaloir de ses avantages sur le plan géographique et sur celui des transports pour multiplier les perspectives de commerce international, en particulier avec d'autres grands partenaires commerciaux et sur les nouveaux marchés émergents.

1.1.2 Résultats stratégiques

Transports Canada s'articule autour de quatre grands secteurs d'activités, et les groupes responsables des programmes et du soutien œuvrent à l'administration centrale à Ottawa et dans toutes les régions du Canada. L'administration centrale se compose de quatre grands groupes : Politiques, Programmes, Sécurité et Sûreté et Services généraux.

Des directeurs généraux régionaux dirigent les cinq régions de Transports Canada, soit le Pacifique, les Prairies et le Nord, l'Ontario, le Québec et l'Atlantique, et ils sont chargés d'exécuter les programmes et de fournir les services ministériels nationaux dans leurs régions respectives.

La *Politique sur la structure de gestion, des ressources et des résultats* favorise l'élaboration d'une démarche pangouvernementale commune pour la collecte et la gestion des renseignements financiers et non financiers sur les objectifs, le rendement et les résultats des programmes ainsi que l'établissement de rapports à ce sujet. En marge de ce régime de gestion du rendement et d'établissement des rapports ministériels, le gouvernement du Canada a adopté un cadre pangouvernemental pour rendre compte au Parlement des progrès réalisés en tant que pays. Ce cadre illustre les contributions financières et non financières des ministères, des organismes et des sociétés d'État qui touchent des crédits dans seize secteurs de résultat de haut niveau du gouvernement du Canada pour les quatre secteurs de dépenses suivants du gouvernement du Canada : économiques, affaires sociales, internationales et affaires gouvernementales¹.

En général, les ministères, les organismes et les sociétés d'État contribuent à la totalité de ces seize secteurs de résultat. Toutefois, leurs mandats, leurs responsabilités et leurs objectifs stratégiques individuels contribuent expressément à certains résultats du gouvernement du Canada.

Transports Canada s'acquitte de son mandat, de ses responsabilités et de ses objectifs au moyen des quatre résultats stratégiques suivants :

1. un réseau de transport efficient;
2. un réseau de transport respectueux de l'environnement;
3. un réseau de transport sécuritaire;
4. un réseau de transport sûr.

Ces quatre résultats stratégiques contribuent expressément à cinq résultats du gouvernement du Canada qui sont : *Une croissance économique forte, Une économie axée sur l'innovation et le savoir, Un environnement propre et sain, Un marché équitable et sécurisé, Un Canada sécuritaire et sécurisé*. La section 1.1.3 de ce rapport explique de quelle façon les résultats stratégiques et les activités de programme de Transports Canada contribuent à ces secteurs de résultat.

1. Résultat stratégique : Un réseau de transport efficient

Un réseau de transport efficient contribue à la qualité de vie de tous les Canadiens et il appuie trois secteurs de résultat du gouvernement du Canada : *Un marché équitable et sécurisé, Une croissance économique forte et Une économie axée sur l'innovation et le savoir*.

¹ Source : Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, Cadre pangouvernemental.

Transports Canada fait la promotion d'un réseau de transport efficient au Canada en adoptant les mesures suivantes :

- moderniser les cadres de marché² pour que le secteur des transports puisse s'adapter, innover et rester concurrentiel;
- élaborer et mettre en place des initiatives sur les portes d'entrée et les corridors³;
- assurer le renouvellement des infrastructures fédérales de transport;
- encourager l'innovation dans le secteur des transports;
- collaborer avec les gouvernements des provinces et des territoires, les administrations municipales et des entités des secteurs public et privé à diverses initiatives de transport.

LE SAVIEZ-VOUS?

Dans le cadre de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, Transports Canada est l'un des principaux partenaires de l'initiative du Corridor ferroviaire de Roberts Bank, puisqu'il a octroyé jusqu'à 75 millions de dollars à un projet dont le coût total est de 307 millions de dollars. Le Corridor ferroviaire de Roberts Bank est un long tronçon de 70 kilomètres qui relie le plus grand port à conteneurs du Canada situé à Roberts Bank (au sud de Vancouver) au réseau ferroviaire nord-américain. Étant donné qu'on transporte dans ce corridor ferroviaire des volumes de plus en plus importants de marchandises internationales en traversant des localités du Lower Mainland, l'initiative s'efforce d'atténuer les répercussions sur ces localités et de faciliter le transport efficient des marchandises le long du corridor.

2. Résultat stratégique : Un réseau de transport respectueux de l'environnement
Un réseau de transport respectueux de l'environnement contribue à la santé de tous les Canadiens en plus d'appuyer le résultat du gouvernement du Canada : *Un environnement propre et sain*.

Pour promouvoir un réseau de transport respectueux de l'environnement, Transports Canada adoptera les mesures suivantes :

- faire la promotion du **Programme relatif à l'air pur** du gouvernement fédéral dans le secteur des transports et compléter d'autres programmes fédéraux dont le but est de réduire les émissions atmosphériques pour protéger la santé des Canadiens et l'environnement pour les générations à venir;
- protéger la santé des Canadiens et du milieu marin en réduisant la pollution de l'eau causée par les transports;
- s'acquitter de ses responsabilités en tentant de rendre ses activités plus propres et plus saines pour l'environnement.

2 Un cadre de marché est la conjoncture législative et réglementaire dans laquelle évoluent les fournisseurs de services de transport.

3 Les portes d'entrée relient le Canada à ses partenaires commerciaux étrangers. À leur tour, les corridors relient les portes d'entrée les unes aux autres et aux principaux marchés d'Amérique du Nord.

LE SAVIEZ-VOUS?

Transports Canada a contribué au financement du projet d'alimentation à quai des navires avec Port Metro Vancouver. Il s'agit du premier port au Canada à installer des prises d'alimentation à quai pour les navires de croisière, et seulement le troisième au monde à le faire. Ce projet améliorera sensiblement la qualité de l'air local en réduisant les émissions atmosphériques des navires de croisière au centre-ville de Vancouver.

3. Résultat stratégique : Un réseau de transport sécuritaire

Un réseau de transport sécuritaire contribue à la sécurité du public voyageur et non voyageur et il appuie le résultat du gouvernement du Canada : *Un Canada sécuritaire et sécurisé.*

Pour promouvoir un réseau de transport sécuritaire, Transports Canada adoptera les mesures suivantes :

- élaborer des règlements de sécurité et superviser leur mise en œuvre dans les domaines du transport aérien, ferroviaire et maritime;
- veiller à la conformité du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* par les constructeurs automobiles et les fabricants de pièces automobiles;
- gérer des programmes pour appuyer les investissements liés à la sécurité dans les petits aéroports et les aéroports régionaux, protéger les voies navigables, délivrer des certificats et des permis aux personnes ainsi que pour les aéronefs et les navires;
- offrir des services de transport aérien à l'appui des activités de Transports Canada et d'autres programmes gouvernementaux.

LE SAVIEZ-VOUS?

Le Centre canadien d'urgence transport de Transports Canada collabore étroitement avec le Programme de navette spatiale de la National Aeronautics and Space Administration des États-Unis. De quelle façon? La National Aeronautics and Space Administration peut s'adresser au Centre pour obtenir de l'information sur les risques chimiques éventuels qui se rattachent à la navette spatiale.

4. Résultat stratégique : Un réseau de transport sûr

Un réseau de transport sûr contribue à la sûreté de tous les Canadiens et il appuie le résultat du gouvernement du Canada : *Un Canada sécuritaire et sécurisé.*

Pour promouvoir un réseau de transport sûr, Transports Canada adoptera les mesures suivantes :

- élaborer des politiques et des programmes afin de réagir aux risques émergents pour la sûreté tout en veillant à maintenir la compétitivité du Canada;
- élaborer des règlements sur la sûreté des transports et les mettre en application;
- collaborer avec ses partenaires nationaux et internationaux à l'égard d'un plan d'action commun et efficace pour la sûreté des transports.

LE SAVIEZ-VOUS?

À l'occasion des Jeux olympiques d'hiver de 2010 à Vancouver, Transports Canada, avec le concours de ses partenaires fédéraux, provinciaux, territoriaux et municipaux, a surveillé 18 000 vols, 705 navires et 2 443 kilomètres de voies ferrées pour veiller à la sûreté des athlètes et des visiteurs canadiens et étrangers aux Jeux.

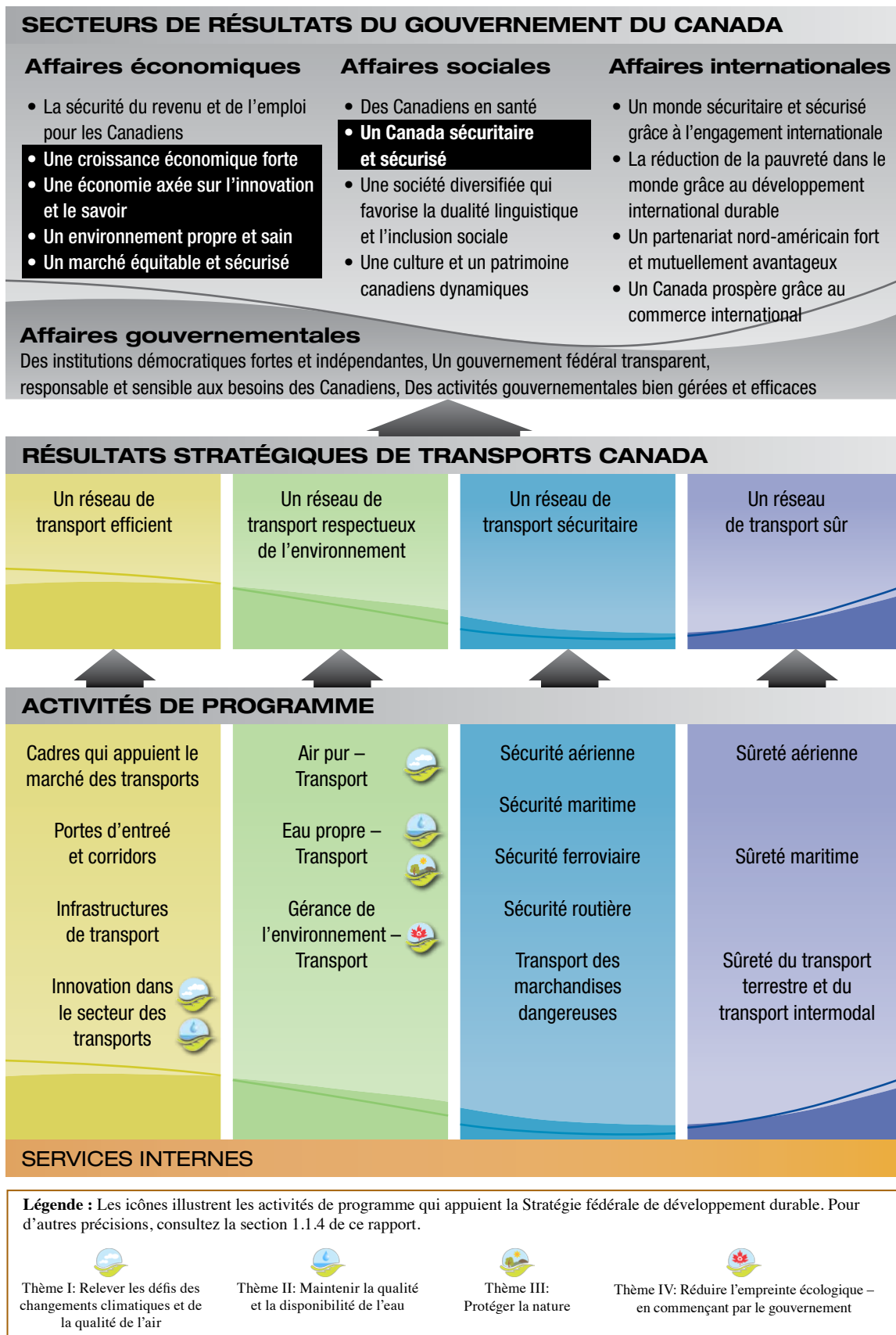
1.1.3 Architecture des activités de programme

Ce *Rapport sur les plans et les priorités* est harmonisé avec la Structure de gestion, des ressources et des résultats de Transports Canada. Cette structure sert de fondement pour rendre compte aux parlementaires et aux Canadiens de l'harmonisation des ressources, des activités de programme⁴ et des résultats attendus.

Comme en témoigne la figure 1 ci-après, l'Architecture des activités de programme de Transports Canada comporte quinze activités de programme, qui contribuent à l'atteinte des quatre résultats stratégiques du Ministère. La seizième activité de programme, les Services internes, appuie les quatre résultats stratégiques.

4 On définit un programme comme un groupe d'intrant constitué de ressources et d'activités connexes qui est conçu et géré pour répondre à des besoins précis et pour obtenir les résultats visés, et qui est traité comme une unité budgétaire. L'activité de programme représente le ou les programmes les plus facilement identifiables pouvant être gérés par le Ministère.

Figure 1 : Architecture des activités de programme de Transports Canada







1.1.4 Contribution de Transports Canada à la Stratégie fédérale de développement durable



La Stratégie fédérale de développement durable cherche à satisfaire aux dispositions de la *Loi fédérale sur le développement durable* adoptée par le Parlement en 2008. La première stratégie regroupe les objectifs et les buts en matière d'environnement ainsi que les stratégies de mise en œuvre qui ont vu le jour durant le processus normal de prise de décisions du gouvernement. La stratégie établit aussi un cadre portant sur la planification et la production de rapports en matière de développement durable qui comporte les trois grands éléments suivants :

- un tableau pangouvernemental intégré des mesures et des résultats pour assurer la durabilité de l'environnement;
- un lien entre la planification et la production de rapports en matière de développement durable et le système de planification et de rapports sur les dépenses essentielles du gouvernement;
- un régime de mesure, de surveillance et d'établissement de rapports pour suivre les progrès et en rendre compte aux Canadiens.

En tant que participant à la Stratégie fédérale de développement durable, Transports Canada s'est engagé à veiller à la durabilité de l'environnement et aux évaluations environnementales stratégiques en tant que partie intégrante de ses processus décisionnels. Les contributions de Transports Canada sont expliquées plus en détail dans les sections II, III et IV de ce rapport sous les rubriques suivantes :

-  Thème I – Relever les défis des changements climatiques et de la qualité de l'air
-  Thème II – Maintenir la qualité et la disponibilité de l'eau
-  Thème III – Protéger la nature
-  Thème IV – Réduire l'empreinte écologique – en commençant par le gouvernement

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les activités de Transports Canada visant à appuyer le développement durable, nous vous invitons à consulter [notre site Web](#), et pour obtenir des précisions sur la Stratégie fédérale de développement durable, consultez le [site Web d'Environnement Canada](#).

1.2 SOMMAIRE DE LA PLANIFICATION

1.2.1 Ressources financières

Le tableau des ressources financières qui suit donne un résumé des dépenses totales prévues de Transports Canada au cours des trois prochains exercices financiers. Pour de plus amples renseignements sur les dépenses prévues, notamment sur les ajustements, consultez le site Web de Transports Canada sur les [dépenses prévues](#).

| 2011-12 (en millions de dollars) | 2012-13 (en millions de dollars) | 2013-14 (en millions de dollars) |
|---|---|---|
| 1 590 | 2 121 | 1 611 |

1.2.2 Ressources humaines

Le tableau sur les ressources humaines qui suit donne un résumé des dépenses totales prévues de Transports Canada en matière de ressources humaines au cours des trois prochains exercices financiers.

| 2011-12 (équivalents temps plein) | 2012-13 (équivalents temps plein) | 2013-14 (équivalents temps plein) |
|--|--|--|
| 5 346 | 5 253 | 5 203 |

1.2.3 Tableaux récapitulatifs selon les Résultats stratégiques et les Services internes

| Résultat stratégique 1: Un réseau de transport efficient | | | | | |
|---|---|---|--------------|------------|--|
| Indicateurs de rendement | | Objectifs | | | |
| Niveau de productivité du secteur des transports (indice) | | Accroître le niveau de productivité de 2,5 à 5 pourcent par rapport aux données de référence de 2009 (indice de productivité ⁵ > 113 en 2014) | | | |
| Niveau des coûts dans le secteur des transports (indice) | | Maintenir l'augmentation des coûts unitaires à un maximum de 11 pourcent sur un horizon de cinq ans par rapport aux données de référence de 2009 (indice des coûts < 111 en 2014) | | | |
| Activité de programme | Prévision des dépenses (en millions de dollars) | Dépenses prévues (en millions de dollars) | | | Contribution directe aux résultats du gouvernement du Canada |
| | 2010-11 | 2011-12 | 2012-13 | 2013-14 | |
| Cadres qui appuient le marché des transports | 9 | 9 | 9 | 9 | Un marché équitable et sécurisé |
| Portes d'entrée et corridors | 260 | 544 | 1 173 | 670 | Une croissance économique forte |
| Infrastructures de transport | 287 | 334 | 261 | 253 | Une croissance économique forte |
| Innovation dans le secteur des transports | 14 | 14 | 9 | 9 | Une économie axée sur l'innovation et le savoir |
| Total des dépenses prévues* | 570 | 901 | 1 452 | 941 | |

* En raison de l'arrondissement, le total des colonnes peut ne pas être exact. Les montants sont présentés après déduction des recettes disponibles.

5 L'indice de productivité mesure le pourcentage annuel qui a été modifié dans la quantité de données en tant que ratio de la quantité de différents intrants, y compris la main-d'œuvre, les immobilisations, le carburant et les coûts indirects. Transports Canada utilise cet indice pour mesurer la productivité de différents modes de transport. La mesure de la productivité du secteur permet au Ministère de mesurer les progrès réalisés quant à l'efficacité des politiques et des contrôles réglementaires en matière de transport en vertu du résultat stratégique « Un réseau de transport efficient ». On peut supposer que les hausses de l'efficacité enregistrées dans le réseau de transport augmenteront la productivité.

| Résultat stratégique 2 : Un réseau de transport respectueux de l'environnement | | | | | |
|---|---|--|-----------|-----------|--|
| Indicateurs de rendement | | Objectifs | | | |
| Émissions de gaz à effet de serre provenant du secteur des transports ⁶ (en tonnes d'équivalent CO ₂ ⁷) | | Les niveaux d'émissions de gaz à effet de serre provenant du secteur des transports sont conformes aux objectifs du gouvernement du Canada tels qu'ils ont été établis dans le document « Prendre le virage ». | | | |
| Pourcentage de réduction des polluants atmosphériques provenant du secteur des transports | | Réduction du niveau de polluants atmosphériques provenant du secteur des transports conforme aux objectifs qui seront fixés dans le « Programme relatif à l'air pur » | | | |
| Activité de programme | Prévision des dépenses (en millions de dollars) | Dépenses prévues (en millions de dollars) | | | Contribution directe aux résultats du gouvernement du Canada |
| | 2010-11 | 2011-12 | 2012-13 | 2013-14 | |
| Air pur - Transport | 19 | 5 | 3 | 3 | Un environnement propre et sain |
| Eau propre - Transport | 8 | 6 | 3 | 3 | |
| Gérance de l'environnement - Transport | 43 | 7 | 6 | 6 | |
| Total des dépenses prévues* | 71 | 18 | 12 | 12 | |

* En raison de l'arrondissement, le total des colonnes peut ne pas être exact. Les montants sont présentés après déduction des recettes disponibles.

6 Les principaux gaz à effet de serre dans l'atmosphère de la Terre sont la vapeur d'eau, le dioxyde de carbone, le méthane et l'oxyde d'azote, qui contribuent au réchauffement de la planète.

7 Un équivalent CO₂ est une mesure qui sert à comparer les émissions de divers gaz à effet de serre en fonction de leur contribution au réchauffement de la planète par rapport à celle du dioxyde de carbone.

| Résultat stratégique 3 : Un réseau de transport sécuritaire | | | | | |
|--|---|--|------------|------------|--|
| Indicateurs de rendement | | Objectifs | | | |
| Nombre et taux d'accidents ou de décès par mode de transport | | Maintenir ou réduire les taux d'accidents et de décès par mode, selon les objectifs stratégiques de chaque mode de transport | | | |
| Activité de programme | Prévision des dépenses (en millions de dollars) | Dépenses prévues (en millions de dollars) | | | Contribution directe aux résultats du gouvernement du Canada |
| | 2010-11 | 2011-12 | 2012-13 | 2013-14 | |
| Sécurité aérienne | 223 | 253 | 253 | 252 | Un Canada sécuritaire et sécurisé |
| Sécurité maritime | 86 | 74 | 69 | 68 | |
| Sécurité ferroviaire | 33 | 38 | 37 | 37 | |
| Sécurité routière | 42 | 24 | 22 | 25 | |
| Transport des marchandises dangereuses | 15 | 13 | 13 | 13 | |
| Total des dépenses prévues* | 398 | 402 | 394 | 396 | |

* En raison de l'arrondissement, le total des colonnes peut ne pas être exact. Les montants sont présentés après déduction des recettes disponibles.

| Résultat stratégique 4 : Un réseau de transport sûr | | | | | |
|---|---|---|---|-----------|--|
| Indicateurs de rendement | | | Objectifs | | |
| Nombre d'ajustements apportés au cadre de réglementation canadien | | | Deux | | |
| Pourcentage de Canadiens qui se disent confiants quant à la sûreté du réseau de transport | | | Maintenir ou augmenter la confiance concernant la sûreté du réseau de transport, selon les objectifs stratégiques de chaque mode de transport | | |
| Activité de programme | Prévision des dépenses (en millions de dollars) | Dépenses prévues (en millions de dollars) | | | Contribution directe aux résultats du gouvernement du Canada |
| | 2010-11 | 2011-12 | 2012-13 | 2013-14 | |
| Sûreté aérienne | 49 | 51 | 49 | 47 | Un Canada sécuritaire et sécurisé |
| Sûreté maritime | 21 | 22 | 19 | 19 | |
| Sûreté du transport terrestre et du transport intermodal | 7 | 7 | 6 | 6 | |
| Total des dépenses prévues* | 77 | 80 | 74 | 72 | |

* En raison de l'arrondissement, le total des colonnes peut ne pas être exact. Les montants sont présentés après déduction des recettes disponibles.

| Services internes | | | | | |
|--|---|---|--|---------|---|
| Indicateurs de rendement | | | Objectifs | | |
| Taux de satisfaction des clients des Services internes | | | Taux de satisfaction égal ou supérieur à 85 pourcent | | |
| Services internes | Prévision des dépenses (en millions de dollars) | Dépenses prévues (en millions de dollars) | | | Contribution aux résultats stratégiques de Transports Canada |
| | 2010-11 | 2011-12 | 2012-13 | 2013-14 | |
| Services internes | 233 | 189 | 189 | 189 | Un réseau de transport efficient Un réseau de transport respectueux de l'environnement Un réseau de transport sécuritaire Un réseau de transport sûr |

| Total du Ministère | | | | | |
|-----------------------------------|---|---|---------|---------|---|
| Activité de programme | Prévision des dépenses (en millions de dollars) | Dépenses prévues (en millions de dollars) | | | Concordance avec les résultats du gouvernement du Canada |
| | | 2010-11 | 2011-12 | 2012-13 | |
| Toutes les activités de programme | 1 349 | 1 590 | 2 121 | 1 611 | Un marché équitable et sécurisé Une croissance économique forte Une économie axée sur l'innovation et le savoir Un environnement propre et sain Un Canada sécuritaire et sécurisé |

1.3 CONTRIBUTION DES PRIORITÉS AUX RÉSULTATS STRATÉGIQUES

Transports Canada a répertorié trois priorités opérationnelles⁸ et une priorité de gestion⁹ pour 2011-2012. Ces priorités correspondent au Profil de risque ministériel¹⁰ du Ministère. Chaque priorité a un lien avec un ou plusieurs des résultats stratégiques de Transports Canada qui, ensemble, décrivent son mandat et ses activités de base. Les priorités opérationnelles et celles de gestion de 2011-2012 correspondent aux engagements pris par le gouvernement du Canada.

8 Les priorités opérationnelles permettent à Transports Canada d'atteindre de meilleurs résultats pour les Canadiens grâce à l'amélioration de la manière dont les programmes sont exécutés.

9 Les priorités de gestion cherchent à améliorer les pratiques, les contrôles ou les systèmes de gestion de Transports Canada dans des domaines comme les ressources humaines, la gestion des risques, la gestion des biens immobiliers.

10 Le Profil de risque ministériel aide Transports Canada à déterminer l'orientation de la gestion des risques ministériels. Le profil présente un aperçu des risques auxquels est exposé le Ministère à un moment donné.

Les priorités du Ministère renforceront la gouvernance, elles fourniront une orientation stratégique, elles assureront la cohésion interne et la discipline ministérielle et elles appuieront les résultats stratégiques pour fournir des résultats à tous les Canadiens. Les priorités ministérielles sont décrites plus en détail dans les tableaux qui suivent.

Le présent rapport qualifie de « nouvelles » les priorités établies pour la première fois; celles établies au cours du premier ou du deuxième exercice avant la publication du présent rapport sont désignées comme « priorités déjà établies », tandis que les anciens engagements sont considérés comme étant « en cours ».

| PRIORITÉ OPÉRATIONNELLE | |
|---|--|
| Créer un cadre de surveillance afin de veiller à ce que la réglementation, les règlements et les initiatives réglementaires de Transports Canada soient modernes, simplifiées et efficaces | Type: Nouvelle |
| | Liens au résultat stratégique : Tous les résultats stratégiques |
| | <p>Pourquoi s’agit-il d’une priorité?</p> <p>La hausse du trafic, les besoins concurrents liés à l’environnement et à l’économie, l’évolution rapide des technologies et la menace du terrorisme exigent d’améliorer les instruments de réglementation actuels au profit de tous les Canadiens. L’établissement des priorités en matière de réglementation garantira que nous nous attaquons d’abord aux domaines à haut risque du secteur des transports. La mise à jour des lois et des règlements fédéraux, parfois avec des autorités partenaires, nous permettra d’être efficace. Ces réformes procureront aux Canadiens un cadre de réglementation axé sur le rendement pour les transports qui sera à la fois réceptif, flexible, efficace et moderne, comme le prescrit la Directive du Cabinet sur la rationalisation de la réglementation.</p> <p>Pour donner suite à cette priorité, nous songeons :</p> <ul style="list-style-type: none"> • à élaborer un système de gestion des priorités en matière de réglementation axé sur les risques; • à contribuer aux efforts déployés par le gouvernement du Canada pour améliorer le cadre de réglementation fédéral, notamment par des démarches qui tiennent compte de paramètres économiques, environnementaux et de sécurité ou de sûreté; • à évaluer les répercussions, sur le plan de la réglementation et de la conformité, des lois et des règlements adoptés plus tôt dans le processus d’élaboration des politiques. |

Cette priorité ministérielle appuie le plan d’action du gouvernement du Canada tel qu’il est énoncé dans le discours du Trône de 2010.

« [...] notre stratégie pour l’économie doit réunir les conditions nécessaires pour assurer le succès dans les industries qui sont à la base de la prospérité du Canada et qui soutiennent des milliers de collectivités rurales et urbaines. »

| PRIORITÉ OPÉRATIONNELLE | |
|---|--|
| Évaluer le cadre stratégique pour les transports | Type: Nouvelle |
| | Liens au résultat stratégique : Tous les résultats stratégiques |
| | <p>Pourquoi s'agit-il d'une priorité?</p> <p>Le secteur des transports du Canada contribue dans une large mesure à la qualité de vie dont jouissent les Canadiens et il contribue au succès de notre économie et à notre prospérité à long terme. Ces dernières années, la conjoncture des transports au Canada a évolué, présentant de nouveaux défis et de nouvelles perspectives pour le secteur. Une évaluation des tendances et des défis nouveaux déterminera si le secteur des transports et le cadre stratégique actuel du Ministère sont en bonne posture pour réagir à long terme.</p> <p>Pour donner suite à cette priorité, nous songeons :</p> <ul style="list-style-type: none"> • à évaluer les tendances, les défis et les possibilités émergents pour déterminer si le cadre stratégique actuel reste utile pour le secteur des transports du Canada; • à déterminer les ajustements qu'il faut apporter au cadre stratégique pour continuer de répondre aux besoins du secteur des transports et des Canadiens à long terme. |

Cette priorité ministérielle appuie le plan d'action du gouvernement du Canada tel qu'il est énoncé dans le discours du Trône de 2010.

« Par ailleurs, le Canada est sur le point de sortir de la récession, stimulé par l'une des économies les plus solides des pays industrialisés. Nos efforts doivent donc également porter sur l'établissement de nouvelles mesures nécessaires à la réussite du Canada dans l'économie moderne. [...] Pour prospérer dans l'économie mondiale, le Canada doit maintenir le rythme tandis que le monde poursuit sa course. »

PRIORITÉ OPÉRATIONNELLE

Accroître la sûreté des passagers et du fret aériens ainsi que des employés des aéroports

Type: Priorité déjà établie

Liens au résultat stratégique : Un réseau de transport sûr

Lien avec les activités de programme : Grand projet de l'État en matière de sûreté du fret aérien, Surveillance de la sûreté aérienne, Cadre réglementaire de la sûreté aérienne, Programme d'aide aux services de police aux aéroports

Pourquoi s'agit-il d'une priorité?

Les Canadiens s'attendent à un réseau de transport sûr qui a recours à des moyens novateurs pour gérer les risques tout en protégeant leurs droits et leur vie privée. Nos partenaires nationaux et étrangers doivent être persuadés que le réseau de transport du Canada ne sera pas utilisé comme moyen de menacer les échanges et les déplacements nationaux et internationaux. Transports Canada appuie le transport sûr et efficace des personnes et des marchandises, avec, comme toile de fond, les défis liés à la mondialisation, au terrorisme et à la sûreté nationale.

Pour donner suite à cette priorité, nous songeons :

- à continuer d'améliorer le Programme de sûreté du fret aérien;
- à continuer de collaborer avec nos partenaires étrangers pour parvenir à une reconnaissance mutuelle à ce chapitre;
- à élaborer un programme national de sûreté de l'aviation civile.

Cette priorité ministérielle appuie le plan d'action du gouvernement du Canada tel qu'il est énoncé dans le discours du Trône de 2010.

« [...] Notre gouvernement prendra des mesures pour assurer la sécurité nationale du Canada. Il accroîtra la sécurité aérienne en employant pour les voyageurs et les marchandises des pratiques de contrôle et des techniques de détection de pointe. »

PRIORITÉ DE GESTION

Continuer d'améliorer la gouvernance au sein de Transports Canada

Type: Priorité déjà établie

Liens au résultat stratégique : Tous les résultats stratégiques

Pourquoi s'agit-il d'une priorité?

Pour assurer un haut rendement organisationnel et servir l'intérêt public du mieux qu'il peut, Transports Canada examine en permanence ses méthodes de gestion interne et il les adapte aux besoins de ses programmes et de la conjoncture en pleine évolution. Ce faisant, le soutien organisationnel des différentes composantes du Ministère est renforcé, ce qui améliore l'exécution des programmes et la prestation des services à tous les Canadiens.

La gestion interne s'entend de toutes les activités interdépendantes qui servent à coordonner, à diriger et à surveiller une organisation pour atteindre ses objectifs. Cela englobe la gouvernance, qui désigne la façon dont une organisation prend des décisions et les met en œuvre.

Pour donner suite à cette priorité, nous songeons :

- à renforcer notre capacité à optimiser l'utilisation des ressources financières et humaines en continuant d'aménager le cadre de gestion budgétaire pour améliorer les décisions liées à l'affectation et à la réaffectation des ressources afin d'assurer l'intégrité des programmes de base, des priorités et des résultats sur le rendement efficaces;
- à améliorer le Cadre de mesure du rendement¹¹ lié à l'architecture des activités de programme pour nous assurer que Transports Canada dispose d'un plus grand nombre d'indicateurs de rendement axés sur les résultats et d'un système de gestion du rendement en ligne qui aidera à évaluer les progrès réalisés à l'égard de l'atteinte des résultats stratégiques et qui démontrera en quoi les programmes et les services profitent aux Canadiens;
- à renforcer notre capacité d'administrer avec efficacité et efficience les paiements de transfert, ainsi que de surveiller et de fournir une orientation sur les pratiques exemplaires, les normes ministérielles et les politiques fédérales.

Cette priorité ministérielle appuie le plan d'action du gouvernement du Canada tel qu'il est énoncé dans le discours de 2010 du greffier du Conseil privé.

« Les efforts que nous déployons dans le cadre du renouvellement s'articulent autour de quatre grands thèmes : la planification intégrée, le recrutement, le perfectionnement des employés [et] le renouvellement du milieu de travail. (...) La planification intégrée consiste en une pratique de fonctionnement essentielle qui harmonise les objectifs, les ressources et les résultats. Nous devons prendre des mesures pour cerner et combler les lacunes en matière de ressources, améliorer nos conseils et nos services aux Canadiens, puis réduire les coûts inutiles, comme il est essentiel de le faire en cette période de compressions budgétaires. »

¹¹ Le Cadre de mesure du rendement est un outil de programme qui permet aux gestionnaires de privilégier la mesure des objectifs ministériels et des résultats attendus et d'en rendre compte.

1.4 ANALYSE DES RISQUES

1.4.1 Mode de gestion des risques

Dans le cadre de ses activités de gestion des risques, Transports Canada procède à un examen annuel des facteurs de risque éventuels susceptibles de l'empêcher d'atteindre ses résultats stratégiques. Les facteurs de risque évoluent avec le temps en raison des modifications apportées au mandat du Ministère, à ses résultats ou à ses priorités stratégiques et d'autres éléments importants comme l'évolution de la conjoncture économique et les conditions en matière d'énergie, de sûreté, de politique et d'environnement qui ont des effets directs sur le Ministère. La détermination des risques et la mise en place de mesures d'atténuation et de contrôle pour les gérer contribuent à prendre des décisions qui ont trait à l'établissement des priorités ministérielles, à la planification, à l'affectation des ressources, à l'élaboration de politiques, à la gestion de programmes et aux rapports sur le rendement.

1.4.2 Contexte opérationnel

Le réseau de transport du Canada est vaste puisque le pays compte 38 000 kilomètres de routes nationales et régionales, 20 millions de véhicules routiers, 243 000 kilomètres de côtes, 1 500 ports, 48 000 navires, 33 000 aéronefs civils, 1 600 aérodromes, 48 000 kilomètres de voies ferrées et 2 800 locomotives. De plus, le réseau de transport est une structure complexe qui englobe des ordres multiples de gouvernement qui interagissent avec les intervenants du secteur privé et les consommateurs. Au cours des années à venir, de nouvelles pressions planétaires comme la restructuration mondiale, les changements démographiques, la rareté des ressources naturelles, les contraintes financières, les pressions environnementales et l'incertitude et la complexité générales présenteront un certain nombre de nouveaux défis au Canada et à son réseau de transport.

1.4.3 Principaux secteurs de risque et réponses au risque

Transports Canada a répertorié quatre principaux secteurs de risque susceptibles de l'empêcher d'atteindre ses résultats stratégiques. Pour chaque secteur, un énoncé du risque décrit la difficulté à laquelle se heurte Transports Canada, lequel est suivi d'une brève description des principaux facteurs de risque et des principales réponses au risque qui seront mises en œuvre.

Efficiencia du réseau de transport : Transports Canada pourrait ne pas être en mesure d'influencer suffisamment l'efficiencia et la compétitivité du réseau de transport du Canada.

Le réseau de transport est exploité par de nombreuses compétences des secteurs public et privé. Les Canadiens comptent sur le réseau de transport pour transporter des personnes et des biens sur de vastes distances et vers les marchés mondiaux par voie aérienne, maritime et terrestre. Le réseau de transport doit donc être sécuritaire et sûr tout en étant efficiencia et fiable. Parmi les facteurs de risque, mentionnons la capacité de trouver

le juste équilibre entre les besoins du réseau de transport national et les attentes des administrations provinciales, municipales et celles du secteur privé; les tensions dans les relations patronales-syndicales de tierces parties qui ont des répercussions sur le réseau de transport; des tensions entre les utilisateurs et les fournisseurs de services de transport; des deniers publics de plus en plus limités; des infrastructures vieillissantes; le recours accru à l'innovation en matière de transport; l'évolution de l'orientation internationale sur les questions liées à l'environnement et aux changements climatiques.

Nous examinerons le cadre stratégique des transports pour nous assurer qu'il continue de répondre aux besoins du secteur. Nous stimulerons l'innovation dans le secteur des transports en établissant des partenariats avec les intervenants pour favoriser les solutions innovantes, améliorer les applications technologiques et renforcer la capacité de recherche sur les transports pour permettre de mieux cerner les tendances et les possibilités nouvelles et d'affronter les défis auxquels se heurte le réseau de transport. Nous élaborerons et financerons des projets de systèmes de transport intelligents afin de renforcer la capacité du Canada à utiliser et à partager des technologies avec ses principaux partenaires commerciaux.

Efficacité et Efficience de la surveillance : La surveillance du réseau de transport national assurée par Transports Canada pourrait ne pas être suffisamment souple et adaptable en vue de faire face aux conditions en constante évolution.

En tant qu'organisme de réglementation et partenaire financier fédéral, Transports Canada doit disposer de mécanismes stratégiques et de mécanismes pour les politiques, les programmes et les règlements qui peuvent s'adapter aux exigences actuelles, qui sont conformes aux réalités opérationnelles sur place, aux tendances et aux nouveautés internationales et, par-dessus tout, qui répondent aux besoins de tous les Canadiens. Au nombre des facteurs de risque, mentionnons la difficulté de veiller à ce que le cadre de réglementation reste d'actualité, l'incapacité d'actualiser les données et la difficulté de s'assurer que la gouvernance interne et le cadre de surveillance ne se laissent pas distancer par la conjoncture des transports. Par ailleurs, il se peut que Transports Canada ne dispose pas des outils appropriés et qu'il ne soit pas en mesure d'offrir un perfectionnement des compétences à ses inspecteurs, à ses décideurs, à ses employés exécutant des programmes ainsi qu'à ses fournisseurs tiers et à ses fournisseurs de services.

Nous créerons un cadre de surveillance qui garantira la modernité, la simplification et l'efficacité de ses lois, règlements et initiatives réglementaires en concevant un système de gestion des priorités en matière de réglementation axé sur les risques, en déployant des efforts pour améliorer le cadre de réglementation et en évaluant la conformité. Par exemple, une formation sur la surveillance sera dispensée à tous les inspecteurs pour les aider à veiller à la conformité de l'industrie, à promouvoir l'amélioration continue et à élaborer et à moderniser des normes et des outils d'inspection nationaux axés sur les risques et harmonisés avec les normes internationales courantes.

Capacité d'intervention en cas de menace à la sûreté ou d'incident : Transports Canada pourrait ne pas toujours être en mesure d'intervenir en temps opportun et de manière appropriée en cas de menace majeure pour la sûreté du transport ou d'incident majeur.

De nombreux intervenants ont une incidence sur la sûreté des transports. La confiance de la communauté internationale et du public dans la sûreté des infrastructures de transport du Canada revêt une importance cruciale. Au nombre des facteurs de risque, mentionnons le manque de clarté au sujet des rôles et des responsabilités dans le cadre des protocoles et des voies de communication avec les tiers dont le Ministère dépend en matière de renseignements de sûreté et d'information urgente; le degré de compréhension chez les autres ministères du rôle assumé par Transports Canada relativement à la sûreté du transport et au renseignement de sécurité; les défis liés à la gestion des incidents complexes compromettant la sûreté à la fois sur le plan national et sur le plan international; les obligations en constante évolution entre le Ministère et les tiers.

Nous rehausserons la sûreté des passagers et du fret aériens ainsi que des employés des aéroports en continuant d'harmoniser notre cadre de sûreté avec ceux de nos partenaires étrangers, en améliorant le Programme de sûreté du fret aérien et en élaborant un programme national de sûreté de l'aviation civile. Par exemple, nous élaborerons des mesures pour veiller à la sûreté du transport des marchandises dangereuses par train et par camion et nous mettrons en place des mesures pour renforcer la sûreté des ponts et des tunnels internationaux à plus haut risque. Nous améliorerons également les circuits et les protocoles de communication ministériels et interministériels et ceux avec les intervenants.

Gestion des changements : Transports Canada pourrait ne pas avoir la capacité de gérer de façon efficiente les changements dans sa culture, ses systèmes et ses mécanismes de contrôle.

La gestion efficace des changements et la réalisation rapide de ces derniers contribuent à la capacité de Transports Canada à réaliser ses résultats stratégiques. Parmi certains des principaux facteurs de risque, mentionnons les changements démographiques, l'incidence liée à la révision et à la mise en œuvre d'un cadre de planification stratégique en vue de mieux appuyer les objectifs du gouvernement du Canada au moyen de politiques, de programmes et de règlements, et le renforcement de la synergie et de la cohésion entre la nouvelle structure de gouvernance et les pratiques fonctionnelles et régionales actuelles tout en favorisant une gestion axée sur les résultats.

Nous poursuivrons l'amélioration de notre régime de gouvernance en renforçant notre capacité d'optimiser l'utilisation des ressources financières et non financières; en améliorant notre cadre de mesure du rendement afin de mieux atteindre les objectifs du gouvernement du Canada; en établissant une synergie et une cohésion entre la nouvelle structure de gouvernance et les pratiques fonctionnelles et régionales tout en favorisant une gestion axée sur les résultats.

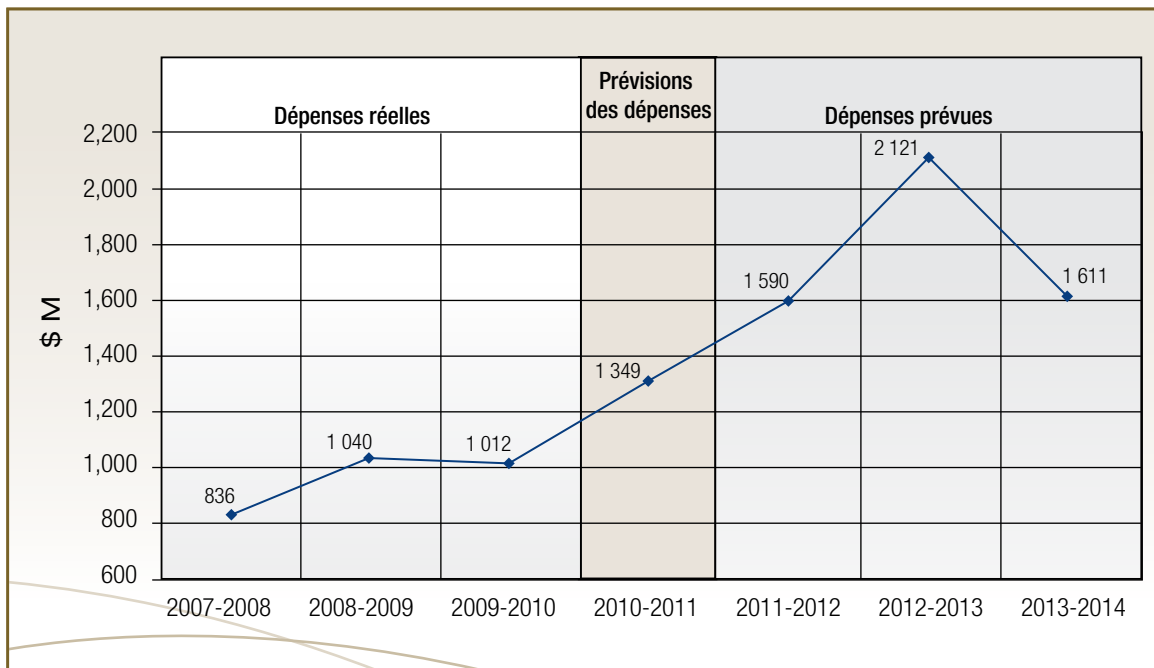
1.5 PROFIL DES DÉPENSES

Au cours de l'exercice 2011-2012, Transports Canada prévoit dépenser 1 590 millions de dollars pour atteindre les résultats attendus dans le cadre de ses activités de programme et pour contribuer à l'atteinte de ses résultats stratégiques. Cela représente une hausse nette des dépenses de 241 millions de dollars par rapport au niveau des dépenses prévues de 2010-2011, qui était de 1 349 millions de dollars.

La différence est principalement attribuable à une hausse des dépenses prévues de 215 millions de dollars pour l'activité de programme Portes d'entrée et corridors et, en particulier, pour le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers, le Fonds d'infrastructure de transport de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique et le grand projet de l'État lié au franchissement de la rivière Detroit. Le Ministère prévoit également consacrer une somme supplémentaire de 50 millions de dollars au Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires. La hausse nette des dépenses est compensée en partie par une baisse des dépenses dans divers autres programmes.

1.5.1 Évolution des dépenses ministérielles

Figure 2 : Évolution des dépenses de Transports Canada



La figure 2 illustre l'évolution des dépenses de Transports Canada (dépenses réelles, prévisions des dépenses et dépenses prévues) entre 2007-2008 et 2013-2014. Elle montre une hausse des dépenses, qui sont passées de 836 millions de dollars en 2007-2008 à 1 040 millions de dollars en 2008-2009, qui ont connu un léger recul à 1 012 millions de dollars en 2009-2010, puis qui devraient être de 1 349 millions de dollars en 2010-2011.

La hausse des dépenses au cours de cette période est attribuable à certaines des grandes initiatives prises par le Ministère, notamment l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique et le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers.

1.5.2 Allocation des ressources par résultat stratégique et Services internes

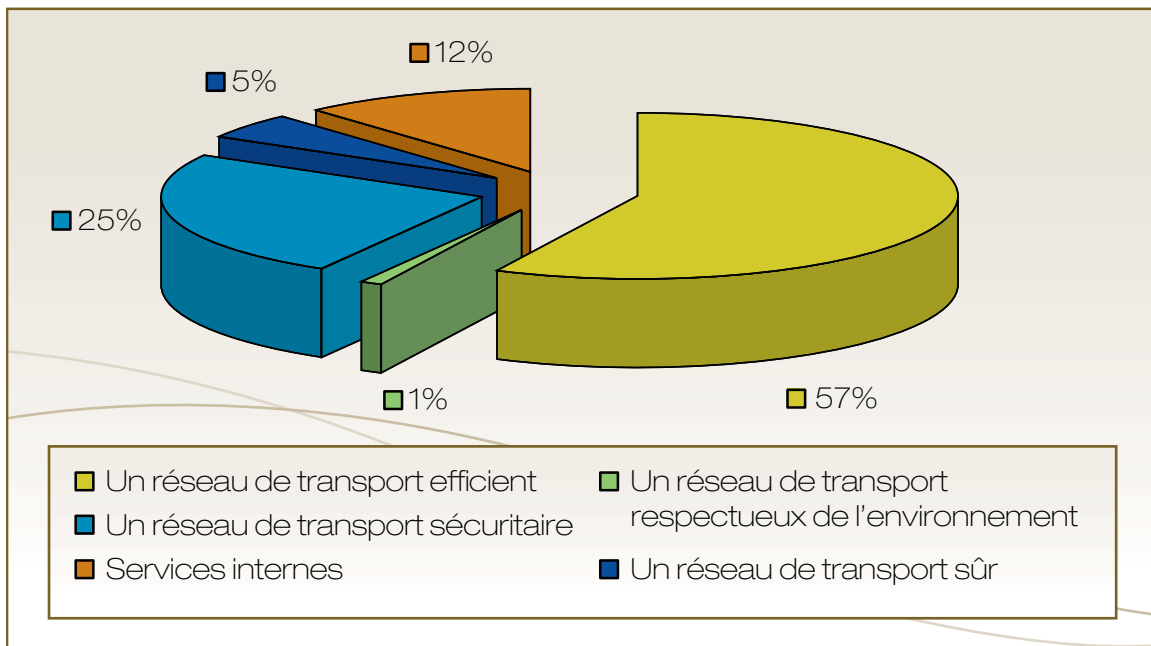
La figure 3 illustre l'allocation des ressources pour les quatre résultats stratégiques de Transports Canada, de même que pour l'activité de programme Services internes. Pour de plus amples renseignements sur les dépenses de Transports Canada, notamment sur les ajustements qui font suite au Budget principal des dépenses et sur les recettes non disponibles, consultez le [site Web de Transports Canada](#).

Figure 3 : Allocation des ressources de 2011-2012 par résultat stratégique et Services internes

| Résultats stratégiques (et Services internes) | Prévision des dépenses | Prévision des dépenses | Prévision des dépenses | Prévision des dépenses |
|---|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| | (en millions de dollars) | | | |
| | 2010-2011 | 2011-2012 | 2012-2013 | 2013-2014 |
| Un réseau de transport efficient | 570 | 901 | 1 452 | 942 |
| Un réseau de transport respectueux de l'environnement | 71 | 18 | 12 | 12 |
| Un réseau de transport sécuritaire | 398 | 402 | 394 | 396 |
| Un réseau de transport sûr | 77 | 80 | 74 | 72 |
| Services internes | 233 | 189 | 189 | 189 |
| Total* | 1 349 | 1 590 | 2 121 | 1 611 |

* En raison de l'arrondissement, le total des colonnes peut ne pas être exact. Les montants sont présentés après déduction des recettes disponibles.

Figure 4 : Allocation des ressources de 2011-2012 par résultat stratégique et Services internes en pourcentage



Comme en témoigne la figure 4, les dépenses prévues par Transports Canada en 2011-2012 sont principalement allouées au résultat stratégique Un réseau de transport efficace. Comme on peut le lire à la section 1.5 de ce rapport, cela est essentiellement attribuable aux dépenses consacrées à l'activité de programme Portes d'entrée et corridors.

1.5.3 Crédits et postes législatifs

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les crédits et les dépenses législatives de Transports Canada, consultez le [Budget principal des dépenses 2011-2012](#) qui se trouve sur le site Web du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada.

PARTIE II – ANALYSE DES ACTIVITÉS DE PROGRAMME PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE

Comme nous l'avons vu plus haut dans ce rapport, Transports Canada vise quatre résultats stratégiques à l'appui de son mandat et de ses obligations. Il s'agit :

1. d'un réseau de transport efficient;
2. d'un réseau de transport respectueux de l'environnement;
3. d'un réseau de transport sécuritaire;
4. d'un réseau de transport sûr.

Ces quatre résultats stratégiques reflètent les avantages durables et à long terme pour les Canadiens qui découlent du mandat et de la vision de Transports Canada. Pendant que le Ministère s'efforce d'atteindre ces résultats, il est en mesure d'enregistrer des progrès à l'égard des résultats attendus¹², des indicateurs de rendement¹³ et des objectifs¹⁴, tels qu'ils figurent dans sa structure de l'Architecture des activités de programme pour 2011-2012.

La mesure du rendement et les rapports à ce sujet ont été utilisés à l'échelle du Ministère de diverses façons, avec différents niveaux de qualité et diverses présentations. Dans bien des cas, des indicateurs de rendement semblables sont soit décrits, soit utilisés de manière distincte, ce qui peut souvent semer la confusion, aboutir à un dédoublement des efforts et, en définitive, à un manque de concordance entre les plans et les ressources. Un mode systématique et coordonné d'élaboration, de transmission, de surveillance et de compte rendu des données sur le rendement offre une base uniforme pour atteindre les résultats stratégiques. Afin de mieux rendre compte des résultats des programmes de Transports Canada et de prouver leur valeur pour les Canadiens, nous continuerons d'examiner nos indicateurs de rendement dans notre Cadre de mesure du rendement qui est lié à notre architecture des activités de programme.

La présente section explique la façon dont nous envisageons d'atteindre les résultats attendus et elle présente les ressources financières et non financières qui seront consacrées à chaque activité de programme. Elle souligne également certaines des initiatives qui font partie de la Stratégie fédérale de développement durable.

2.1 RÉSULTAT STRATÉGIQUE : UN RÉSEAU DE TRANSPORT EFFICIENT

Un réseau de transport efficient a besoin d'un cadre stratégique solide et moderne qui appuie le marché ainsi que d'infrastructures pour rehausser la compétitivité économique à long terme du Canada. Le Canada engage des investissements dans des infrastructures

¹² Par résultat attendu, on entend un résultat à l'atteinte duquel Transports Canada contribue au moyen de diverses activités dans son architecture des activités de programme.

¹³ Un indicateur de rendement est une statistique ou un paramètre qui, lorsqu'on en fait le suivi dans le temps, fournit des renseignements sur les tendances de l'état d'une activité.

¹⁴ Il s'agit d'un objectif de rendement particulier lié à un indicateur de rendement par rapport auquel on compare le rendement effectif.

stratégiques pour s'assurer que les fonds sont consacrés là où on en a le plus besoin pour stimuler la croissance économique et améliorer la qualité de vie des collectivités et mieux positionner le Canada sur le marché mondial qui évolue rapidement. Les initiatives d'infrastructures de transport créent des emplois, appuient le commerce et le tourisme, relient les Canadiens et attirent les investisseurs. Le Canada fait la promotion des accords financiers novateurs pour les infrastructures de transport au moyen de partenariats public-privé afin de stimuler l'innovation, de mieux gérer les risques et de mobiliser les investissements publics dans toute la mesure du possible, et ce, compte tenu des compressions financières considérables dans la plupart des administrations.

Pour se prévaloir des avantages dont dispose le Canada sur le plan géographique et sur celui de son réseau de transport, nous élaborons trois stratégies sur les portes d'entrée et les corridors commerciaux. Les portes d'entrée relient le Canada à ses partenaires commerciaux. À leur tour, les corridors relient les portes d'entrée les unes aux autres et aux principaux marchés d'Amérique du Nord. Des stratégies ciblées sur les portes d'entrée et les corridors commerciaux incitent les secteurs public et privé à collaborer pour faire face aux obstacles stratégiques, réglementaires et opérationnels à l'efficacité, à la sécurité, à la sûreté et à la durabilité des transports. Elles permettent également de resserrer les partenariats internationaux par la sensibilisation et le marketing afin de rehausser la compétitivité du Canada sur le marché mondial.

L'évolution des courants commerciaux mondiaux, l'augmentation et le vieillissement de la population et les effets des changements climatiques entraînent de nouveaux défis qui exigent de nouvelles solutions pour permettre au réseau de transport du Canada de demeurer efficace, accessible et productif. Grâce à la coopération internationale, aux investissements dans la recherche et le développement et à l'application de nouvelles innovations et de technologies de pointe, le réseau de transport canadien peut devenir encore plus efficace. L'innovation permet de résoudre les problèmes d'accessibilité, de sécurité et de sûreté et elle contribue à atténuer l'incidence des transports sur l'environnement.

Ce résultat stratégique est appuyé par trois priorités ministérielles exposées dans la section 1.3 de ce rapport et il contribue à trois résultats du gouvernement du Canada : *Un marché équitable et sécurisé, Une croissance économique forte et Une économie axée sur l'innovation et le savoir.*

Les quatre activités de programme suivantes appuient ce résultat stratégique :

- 2.1.1 Cadres qui appuient le marché des transports;
- 2.1.2 Portes d'entrée et corridors;
- 2.1.3 Infrastructures de transport;
- 2.1.4 Innovation dans le secteur des transports.

Les plans, les résultats attendus, les indicateurs et les objectifs de rendement ainsi que les avantages pour les Canadiens de ces activités de programme sont décrits ci-après.

LE SAVIEZ-VOUS?

Avec 48 000 kilomètres de voies ferrées, le Canada possède l'un des plus longs réseaux ferroviaires au monde. On dénombre plus de 1 million de kilomètres de chemins publics au Canada, et le réseau routier national du Canada compte 38 000 kilomètres de routes nationales et régionales importantes.

2.1.1 Activité de programme : Cadres qui appuient le marché des transports

Description¹⁵: L'activité de programme **Cadres qui appuient le marché des transports** encourage l'efficacité des transports en favorisant un secteur des transports concurrentiel et viable. Les activités du programme comportent l'établissement de cadres qui régissent le comportement économique des transporteurs pour tous les modes de transport, la définition de règles de gouvernance pour tous les fournisseurs d'infrastructures de transport qui relèvent de l'autorité du Parlement, la surveillance du réseau de transport et la représentation des intérêts du Canada auprès des tribunes internationales sur les transports et d'autres organismes internationaux.

| Activité de programme : Cadres qui appuient le marché des transports | | | | | |
|--|-------------------------|---|-------------------------|---|-------------------------|
| Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) et dépenses prévues (en millions de dollars) | | | | | |
| 2011-12 | | 2012-13 | | 2013-14 | |
| ETP | Dépenses prévues | ETP | Dépenses prévues | ETP | Dépenses prévues |
| 62 | 9 | 62 | 9 | 62 | 9 |
| Résultats attendus de l'activité de programme | | Indicateurs de rendement | | Objectifs | |
| Un secteur des transports concurrentiel et viable d'un point de vue financier au moyen de cadres efficaces qui appuient le marché des transports | | Pourcentage de plaintes fondées sur la compétitivité déposées auprès de l'Office des transports du Canada | | Diminution de 5 pourcent du nombre de plaintes d'ici 2011 | |

Faits saillants de la planification

Au cours de la période de planification, l'activité de programme **Cadres qui appuient le marché des transports** continuera d'évaluer les cadres du marché pour s'assurer qu'ils demeurent modernes et réceptifs aux nouvelles tendances pour que les transporteurs et les fournisseurs d'infrastructures puissent s'adapter, innover et rester concurrentiels :

¹⁵ La description de cette activité de programme sera révisée dans un avenir rapproché.

- Nous poursuivrons la mise en œuvre de la **Politique sur le transport aérien international Ciel bleu**, qui reflète la nature évolutive du marché mondial du transport aérien et qui encourage la conquête de nouveaux marchés, la mise en place de nouveaux services et la concurrence durable tout en protégeant les intérêts nationaux du Canada;
- Nous évaluerons les cadres stratégiques du transport maritime pour veiller à ce qu'ils favorisent la croissance du commerce maritime;
- Nous donnerons suite aux recommandations formulées dans le cadre de l'Examen des services ferroviaire des marchandises afin d'améliorer l'efficacité, l'efficacités et la fiabilité du système de logistique ferroviaire du Canada.

Avantages pour les Canadiens

Le gouvernement du Canada cherche à stimuler les investissements et les activités commerciales privés et à préserver l'intégrité du marché canadien. Transports Canada contribuera à un marché équitable et sûr en modernisant les cadres du marché, ce qui permettra d'offrir aux Canadiens des services de transport efficaces, concurrentiels et rentables à des prix compétitifs; il contribuera à l'accessibilité et à la fiabilité des transports; il appuiera les échanges commerciaux et les voyages nationaux et internationaux tout en équilibrant les rapports entre les transporteurs, les expéditeurs et les consommateurs.

2.1.2 Activité de programme : Portes d'entrée et corridors

Description¹⁶: Inspirée par le **Cadre de politique national sur les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques**, l'activité de programme **Portes d'entrée et corridors** vise à appuyer le commerce international du Canada et les chaînes d'approvisionnement internationales en créant des réseaux de transport liés au commerce plus efficaces, fiables et homogènes au Canada. L'activité de programme a pour fonction de définir des stratégies et des cadres en vue d'améliorer et d'intégrer des réseaux de transport dans les principales régions, de favoriser les partenariats entre tous les ordres de gouvernement et le secteur privé, d'appuyer et de surveiller les projets qui contribuent à améliorer la capacité et l'efficacité des infrastructures des portes d'entrée et des corridors, d'élaborer et de mettre en place des mesures qui éliminent les obstacles au développement efficace des portes d'entrée et des corridors et d'encourager l'utilisation des portes d'entrée et des corridors.

¹⁶ La description de cette activité de programme sera révisée dans un avenir rapproché.

| Activité de programme : Portes d'entrée et corridors | | | | | |
|--|-------------------------|--|--|----------------|-------------------------|
| Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) et dépenses prévues (en millions de dollars) | | | | | |
| 2011-12 | | 2012-13 | | 2013-14 | |
| ETP | Dépenses prévues | ETP | Dépenses prévues | ETP | Dépenses prévues |
| 63 | 544 | 63 | 1 173 | 49 | 670 |
| Résultats attendus de l'activité de programme | | Indicateurs de rendement | Objectifs | | |
| Un niveau accru d'échanges commerciaux grâce aux portes d'entrée et aux corridors commerciaux stratégiques du Canada | | Volume des échanges par les portes et les corridors commerciaux stratégiques du Canada | À confirmer, une fois que l'on aura obtenu la projection des données de référence concernant les échanges commerciaux de la part du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international Canada ou du Service des délégués commerciaux cinq ans après le parachèvement du projet | | |

Nota : La hausse de 629 millions de dollars des dépenses prévues entre 2011-2012 et 2012-2013 est principalement attribuable à une hausse des dépenses prévues consacrées aux subventions et contributions pour le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers (656 millions de dollars). La baisse de 503 millions de dollars des dépenses prévues entre 2012-2013 et 2013-2014 est attribuable à la baisse des dépenses prévues consacrées aux subventions et contributions dans le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers (215 millions de dollars), au Fonds des infrastructures de transport de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (146 millions de dollars) et au financement des immobilisations du passage international de la rivière Detroit (138 millions de dollars). La diminution des équivalents temps plein est principalement attribuable à l'élimination progressive du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers et du Fonds des infrastructures de transport de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, qui doivent prendre fin en 2013-2014.

Faits saillants de la planification

Au cours de la période de planification, l'activité de programme Portes d'entrée et corridors rehaussera la compétitivité du Canada en harmonisant les principaux réseaux de transport et les perspectives et les défis les plus importants sur le plan du commerce international. Les portes d'entrée du Canada favoriseront un réseau de transport plus efficient, fiable et intégré pour les échanges commerciaux.

- Avec le concours d'autres ministères et organismes fédéraux, des provinces et des territoires et des municipalités ainsi que d'intervenants du secteur privé, nous stimulerons l'adoption de stratégies sur les portes d'entrée, à savoir l'**Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique**, la **Stratégie de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec**, la **Stratégie de la Porte canadienne et du Corridor commercial de l'Atlantique** et la stratégie sur les portes d'entrée à valeur ajoutée, afin de renforcer la compétitivité du Canada dans le domaine du commerce mondial, d'accroître les économies, d'attirer de nouveaux investissements dans les régions et de contribuer à la croissance économique soutenue à long terme;

- Nous investirons dans des initiatives sur les portes d'entrée et les postes frontaliers stratégiques grâce au **Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers** pour que le réseau de transport qui appuie le commerce international et les investissements soit plus sûr et plus sécuritaire. Par exemple, nous poursuivrons notre collaboration avec l'Ontario, l'État du Michigan et le gouvernement des États-Unis pour faire progresser le projet de **passage international de la rivière Detroit** depuis la phase de planification jusqu'à la phase d'entrée en service. Cela nécessite d'acquérir des biens immobiliers pour le nouveau complexe douanier et le pont, de conclure une entente avec l'État du Michigan pour assurer la gouvernance et l'approvisionnement du nouvel ouvrage de franchissement et d'amorcer un processus d'établissement de partenariats public-privé de concert avec l'État du Michigan.

Avantages pour les Canadiens

Le gouvernement du Canada s'efforce de créer un climat propice à la croissance économique et de favoriser le développement de tous les secteurs de l'économie dans toutes les régions du Canada. Les Canadiens bénéficieront de la croissance économique et des investissements découlant des stratégies sur les portes d'entrée et les corridors, qui créeront des emplois et la prospérité, qui renforceront la compétitivité des échanges commerciaux et attireront de nouveaux investisseurs et qui contribueront à la mise en place de réseaux de transport liés au commerce efficaces, fiables et homogènes. Le Ministère optimisera les investissements dans les portes d'entrée et les corridors commerciaux du Canada.

2.1.3 Activité de programme : Infrastructures de transport

Description¹⁷: L'activité de programme Infrastructures de transport est responsable des infrastructures de transport au Canada, et vise à améliorer l'efficacité et la prestation des services. Ses fonctions comprennent les suivantes : assurer la gestion de certains biens liés au transport commercial exploités par des tierces parties pour le compte du gouvernement fédéral (administrations aéroportuaires, administrations portuaires, ponts fédéraux, VIA Rail, Voie maritime, Marine Atlantique); fournir le financement pour des infrastructures stratégiques de transport au Canada qui appuie les objectifs fédéraux; soutenir les services essentiels à certaines collectivités éloignées; gérer les engagements existants; et procéder à la cession des biens et donner en sous-traitance l'exploitation, au besoin.

¹⁷ La description de cette activité de programme sera révisée dans un avenir rapproché.

| Activité de programme : Infrastructures de transport | | | | | |
|---|-------------------------|--|-------------------------|---|-------------------------|
| Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) et dépenses prévues (en millions de dollars) | | | | | |
| 2011-12 | | 2012-13 | | 2013-14 | |
| ETP | Dépenses prévues | ETP | Dépenses prévues | ETP | Dépenses prévues |
| 276 | 334 | 247 | 261 | 234 | 253 |
| Résultats attendus de l'activité de programme | | Indicateurs de rendement | | Objectifs | |
| Un réseau de transport moderne | | Âge moyen des infrastructures de transport (en années) | | D'ici 2014, réduction de l'âge moyen des autoroutes et des routes de 0,5 an sur une période de cinq ans (en 2008, l'âge moyen des routes et des autoroutes était de 14,4 ans) | |
| | | Valeur des actifs routiers (pourcentage) | | Augmentation de la valeur du capital-actions brut ¹⁸ de 2 pourcent sur une période de cinq ans d'ici 2014 | |

Nota : La baisse de 73 millions de dollars des dépenses entre 2011-2012 et 2012-2013 est attribuable à l'élimination progressive du Programme de contributions pour les services ferroviaires voyageurs régionaux et en région éloignée (16 millions de dollars), du Programme de contributions aux services de traversiers (24 millions de dollars) et au Programme de fonds de cession des ports (7 millions de dollars). Elle s'explique également par une baisse du financement des immobilisations (14 millions de dollars) et par une réduction de divers autres programmes de paiements de transfert (5 millions de dollars). La baisse de 8 millions de dollars des dépenses entre 2012-2013 et 2013-2014 est attribuable essentiellement à une baisse du financement du Projet de consolidation du port d'Oshawa (5 millions de dollars) et à l'Entente d'aménagement des routes dans l'Outaouais (2 millions de dollars). La baisse des équivalents temps plein est essentiellement attribuable à l'élimination progressive du Programme de fonds de cession des ports et à la baisse des ressources du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique.

Faits saillants de la planification

Au cours de la période de planification, l'activité de programme Infrastructures de transport permettra de poursuivre la rénovation des infrastructures de transport fédérales et de contribuer au financement d'infrastructures de transport qui appartiennent à d'autres ordres de gouvernement et à des entités du secteur privé et qui sont exploitées par eux.

- Nous surveillerons la mise en œuvre de la stratégie de revitalisation de **Marine Atlantique S.C.C.**, qui offre une liaison de transport vitale entre Terre-Neuve-et-Labrador et la Nouvelle-Écosse afin de mieux servir les Canadiens et de renforcer la sécurité et la sûreté;
- Nous surveillerons la mise en œuvre d'investissements publics en matière d'immobilisations de 903 millions de dollars dans l'équipement et les infrastructures ferroviaires de **VIA Rail Canada inc.** afin de revitaliser les services ferroviaires voyageurs interurbains au Canada;

¹⁸ Le capital-actions brut est la valeur de toutes les immobilisations encore en service, aux prix réels ou actuels estimés de l'acheteur pour de nouveaux actifs du même type, quel qu'en soit l'âge.

- Nous investirons dans des projets et des programmes d'infrastructures avec nos partenaires, que nous mènerons à bien, et nous augmenterons les investissements dans des actifs fédéraux comme les ponts.

Avantages pour les Canadiens

Le gouvernement du Canada a engagé des investissements sans précédent dans les infrastructures de transport. Grâce à ces investissements, tous les modes bénéficient d'infrastructures de transport durables, modernes, efficaces et accessibles, y compris les aéroports et les ports, les routes, les ponts, les transports en commun, les voies ferrées et les traversiers. Les Canadiens en bénéficieront, car cela contribuera à accroître la sûreté et le flux des marchandises, des services et des personnes, en plus de contribuer à une économie plus dynamique et à la qualité de vie des Canadiens.

2.1.4 Activité de programme : Innovation dans le secteur des transports

Description¹⁹ : L'activité de programme **Innovation dans le secteur des transports** aide à rendre le réseau de transport du Canada plus concurrentiel en décelant des possibilités de partenariats et en concluant des ententes de partenariat dans le domaine de la recherche ainsi qu'en élaborant et mettant en œuvre des solutions novatrices aux défis que doit relever le réseau de transport canadien. Les fonctions exercées sont d'établir des politiques et une orientation stratégiques pour la recherche et le développement, d'élaborer, de concevoir, de négocier et de gérer des programmes de recherche sur des technologies de pointe, dont les systèmes de transport intelligents, de promouvoir l'acquisition et le transfert des connaissances et l'application des technologies, d'établir des partenariats et de collaborer avec d'autres ministères, les provinces et les territoires, le milieu universitaire et un grand nombre d'autres intervenants nationaux et internationaux, au pays et à l'étranger, et d'appuyer le perfectionnement des compétences en vue de créer un effectif hautement qualifié dans le domaine des transports.

¹⁹ La description de cette activité de programme sera révisée dans un avenir rapproché.



| Activité de programme : Innovation dans le secteur des transports | | | | | |
|---|-------------------------|--|-------------------------|---|-------------------------|
| Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) et dépenses prévues (en millions de dollars) | | | | | |
| 2011-12 | | 2012-13 | | 2013-14 | |
| ETP | Dépenses prévues | ETP | Dépenses prévues | ETP | Dépenses prévues |
| 30 | 14 | 30 | 9 | 30 | 9 |
| Résultats attendus de l'activité de programme | | Indicateurs de rendement | | Objectifs | |
| Un réseau de transport novateur | | Nombre de projets de partenariat avec des intervenants de l'extérieur stimulant l'innovation en ce qui a trait aux projets de systèmes de transport intelligents | | Le nombre sera déterminé selon le plan annuel | |
| | | Nombre de projets de partenariat avec des intervenants de l'extérieur stimulant l'innovation en ce qui a trait aux projets de recherche et développement | | Le nombre sera déterminé selon le plan annuel | |

Nota : Certains programmes dans ce secteur contribuent à la *Stratégie fédérale de développement durable*.

Faits saillants de la planification



Au cours de la période de planification, l'activité de programme Innovation dans le secteur des transports favorisera l'innovation dans le secteur des transports à l'appui du **Cadre Avantage Canada**.

- Nous établirons des partenariats avec des intervenants pour contribuer à relever les défis auxquels fait face le réseau de transport, nous faciliterons les solutions novatrices, nous améliorerons les applications technologiques et nous renforcerons la capacité de recherche sur les transports et nous encouragerons l'innovation dans le secteur des transports;
- Nous ferons cadrer nos priorités en matière de recherche et développement avec les secteurs où le Canada jouit de perspectives stratégiques;
- Nous influencerons le comportement des intervenants pour trouver des solutions dans des systèmes de transport intelligents qui contribuent aux priorités du gouvernement fédéral et nous collaborerons avec les intervenants à ce sujet.

Avantages pour les Canadiens

Le gouvernement du Canada veille à ce que les Canadiens soient prêts à affronter les défis de l'avenir en investissant dans des activités novatrices de recherche et développement et dans des programmes d'éducation et de formation spécialisés. Les Canadiens bénéficieront de la contribution de Transports Canada à une économie axée sur le savoir grâce aux initiatives d'innovation dans le secteur des transports qui contribueront à améliorer le rendement du réseau de transport en le rendant plus efficient, productif et concurrentiel, plus respectueux de l'environnement et plus sécuritaire et sûr.

2.2 RÉSULTAT STRATÉGIQUE : UN RÉSEAU DE TRANSPORT RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT

Alors que le secteur des transports génère environ vingt-sept pourcent du total des émissions de gaz à effet de serre du Canada, il est important que Transports Canada joue un rôle de direction pour assurer un réseau de transport respectueux de l'environnement tout en conciliant la sécurité, la sûreté et l'efficacité économique. Cela signifie qu'il doit jouer un rôle clé pour faire avancer les composantes du secteur des transports du programme environnemental du gouvernement du Canada en contribuant à réduire la pollution et les émissions provenant du secteur des transports; en protégeant le milieu marin et l'environnement d'eau douce; en remplissant un rôle important de gérance pour s'assurer que les terres, les installations et les activités de Transports Canada sont conformes à la législation environnementale et qu'un système de gestion de l'environnement est en place.

Transports Canada exerce également un puissant leadership tandis qu'il mobilise ses partenaires nationaux et étrangers pour atténuer les répercussions des transports sur l'environnement. Nous contribuons également aux initiatives du gouvernement du Canada dont le but est d'améliorer le cadre de réglementation fédéral pour les grands projets tout en modernisant nos propres processus de réglementation, de consultation et d'examen en ce qui concerne les projets liés aux transports.

Ce résultat stratégique est appuyé par trois priorités ministérielles exposées dans la section 1.3 du présent rapport et il contribue au résultat du gouvernement du Canada : *Un environnement propre et sain.*

Les trois activités de programme suivantes appuient ce résultat stratégique :

- 2.2.1 Air pur – Transport;
- 2.2.2 Eau propre – Transport;
- 2.2.3 Gérance de l'environnement – Transport.

Les plans, les résultats attendus, les indicateurs et les objectifs de rendement ainsi que les avantages pour les Canadiens de ces activités de programme sont décrits ci-après.

LE SAVIEZ-VOUS?

Transports Canada collabore avec l'industrie à la première et à la plus importante évaluation réelle canadienne des véhicules électriques au Canada. Cela permettra d'élaborer des codes, des normes et des règlements qui faciliteront la mise en service en toute sécurité et en temps opportun de véhicules électriques au Canada.

2.2.1 Activité de programme : Air pur – Transport

Description : L'activité de programme Air pur – Transport de Transports Canada fait progresser le **Programme de l'air pur** du gouvernement fédéral dans le secteur des transports et complète d'autres programmes fédéraux visant à réduire les émissions atmosphériques pour protéger la santé des Canadiens et l'environnement pour les générations à venir. Les objectifs sont les suivants : réglementer les émissions atmosphériques provenant du secteur des transports, surveiller les obligations et les engagements pris dans le cadre du Programme relatif à l'air pur de Transports Canada, faire la démonstration des technologies propres du domaine des transports et en encourager l'utilisation, favoriser des pratiques exemplaires et des comportements responsables en matière d'environnement, et accroître les connaissances des intervenants et leur capacité à réduire les émissions atmosphériques.



| Activité de programme : Air pur – Transport | | | | | |
|--|-------------------------|---|-------------------------|--|-------------------------|
| Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) et dépenses prévues (en millions de dollars) | | | | | |
| 2011-12 | | 2012-13 | | 2013-14 | |
| ETP | Dépenses prévues | ETP | Dépenses prévues | ETP | Dépenses prévues |
| 24 | 5 | 24 | 3 | 24 | 3 |
| Résultats attendus de l'activité de programme | | Indicateurs de rendement | | Objectifs | |
| Un réseau de transport dont les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques sont réduites | | Intensité des émissions attribuables au transport de marchandises et de passagers ²⁰ , mesurée en termes de tonnes d'équivalent CO ₂ par passager-kilomètre | | Une amélioration de l'intensité des émissions qui correspond aux objectifs établis en vertu de l'approche horizontale du gouvernement en matière d'air pur | |
| | | Intensité des émissions attribuables au transport de marchandises et de passagers, mesurée en termes de tonnes d'équivalent CO ₂ par passager-trajet | | | |
| | | Intensité des émissions attribuables au transport de marchandises et de passagers, mesurée en termes de tonnes d'équivalent CO ₂ par tonne-kilomètre [marchandises] | | | |

Nota : Certains programmes dans ce secteur contribuent à la *Stratégie fédérale de développement durable*.

Faits saillants de la planification



Au cours de la période de planification, l'activité de programme Air pur – Transport contribuera au programme environnemental du gouvernement fédéral par des initiatives réglementaires et non réglementaires dont le but est de réduire les émissions atmosphériques du secteur des transports.

- Nous élaborerons un nouveau règlement sur les émissions des principaux contaminants atmosphériques²¹ provenant des locomotives en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* qui doit entrer en vigueur en 2011;

²⁰ L'intensité des émissions est la quantité d'un polluant émis par unité d'activité.

²¹ Les questions atmosphériques comme le smog et les pluies acides résultent de la présence d'un groupe de polluants appelés principaux contaminants atmosphériques et d'autres polluants apparentés et les interactions entre eux. Les principaux contaminants atmosphériques désignent un groupe de polluants parmi lesquels les oxydes de soufre, les oxydes d'azote, les particules, les composés organiques volatils, le monoxyde de carbone et l'ammoniac.

- Nous assurerons l'élaboration et la mise en œuvre d'un règlement sur les émissions atmosphériques provenant des navires qui naviguent dans la zone nord-américaine de contrôle des émissions et sur celles provenant des navires qui naviguent dans les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent;
- Nous dirigerons la participation du gouvernement du Canada aux travaux de l'Organisation maritime internationale et de l'Organisation de l'aviation civile internationale afin d'élaborer un programme d'action pour limiter ou réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de la navigation internationale et du transport aérien international;
- Nous mènerons à terme les programmes résiduels en vertu de la stratégie écoTRANSPORTS (2007-2012) pour protéger notre environnement et assurer notre prospérité économique.

Avantages pour les Canadiens

Le gouvernement du Canada tient à s'assurer que l'environnement du pays est protégé et que les ressources naturelles sont exploitées de manière à les préserver pour les générations futures. Transports Canada contribuera à un environnement propre et sain. Nous participerons à l'atteinte des objectifs nationaux et internationaux en matière d'environnement. Les Canadiens bénéficieront pour leur part d'une réduction des émissions atmosphériques.

2.2.2 Activité de programme : Eau propre – Transport

Description : Relevant de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*, de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* et de conventions internationales, l'activité de programme Eau propre – Transport contribue à protéger le milieu marin et la santé des Canadiens en réduisant la pollution de l'eau provenant des activités du secteur des transports. Les fonctions suivantes sont exercées : réglementer et surveiller les répercussions des déversements provenant des navires dans le milieu marin, réglementer les eaux de ballast²² et contribuer à établir des règles nationales et internationales qui régissent les restrictions touchant la responsabilité en cas d'incidents de pollution maritime.

²² Le ballast s'entend d'un produit solide ou liquide amené à bord d'un navire pour en augmenter le tirant d'eau, en modifier l'assiette, en régler la stabilité ou maintenir les charges de stress dans des limites acceptables.



| Activité de programme : Eau propre – Transport | | | | | |
|--|-------------------------|---|-------------------------|--|-------------------------|
| Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) et dépenses prévues (en millions de dollars) | | | | | |
| 2011-12 | | 2012-13 | | 2013-14 | |
| ETP | Dépenses prévues | ETP | Dépenses prévues | ETP | Dépenses prévues |
| 15 | 6 | 13 | 3 | 13 | 3 |
| Résultats attendus de l'activité de programme | | Indicateurs de rendement | | Objectifs | |
| Protection des eaux canadiennes contre les déversements de polluants causés par les transports | | Pourcentage de déversements polluants causés par les navires répertoriés selon le nombre total de déversements polluants détectés par les aéronefs du Programme national de surveillance aérienne | | Réduction annuelle de 2 pourcent de la pollution causée par les déversements des navires par rapport à l'année précédente, selon les données de référence de 2003-2004 | |
| Prévention de l'introduction d'espèces aquatiques non indigènes dans les eaux canadiennes au moyen de l'eau de ballast des navires | | Pourcentage de navires conformes aux règles d'établissement de rapports du Règlement sur le contrôle et la gestion des eaux de ballast | | Taux de conformité de 95 pourcent, sous réserve d'une révision une fois que les données de référence auront été établies | |

Nota : Certains programmes dans ce secteur contribuent à la *Stratégie fédérale de développement durable*.

Faits saillants de la planification



Au cours de la période de planification, l'activité de programme Eau propre – Transport protégera le milieu marin en contribuant à réduire la pollution de l'eau causée par les transports.

- Nous appuierons les normes internationales et renforcerons les règlements nationaux afin de prévenir la pollution causée par les navires qui naviguent dans les eaux canadiennes, notamment en assurant la mise en œuvre et le respect des normes internationales par des inspections et une surveillance aérienne;
- Nous adopterons des mesures pour mieux protéger l'environnement contre la dissémination d'espèces envahissantes dans les eaux canadiennes par les navires qui circulent à l'échelle nationale et internationale et nous établirons des démarches compatibles au Canada et aux États-Unis pour gérer les rejets d'eaux de ballast dans le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent;
- Nous établirons un régime national pour être prêt à intervenir en cas d'incident maritime mettant en cause des substances dangereuses et nocives et nous tenterons d'établir un régime de responsabilité et d'indemnisation.

Avantages pour les Canadiens

Les Canadiens se soucient de l'environnement et ils ont pris des mesures pour en assurer la protection et la préservation. Pour sa part, Transports Canada contribuera à réduire la pollution de l'eau et à empêcher la dissémination au Canada d'espèces envahissantes par les navires; cela réduira le risque de sinistres maritimes et leurs répercussions, permettra de réaliser des économies au chapitre des coûts d'assainissement de l'environnement et de réparation des navires et augmentera la sécurité.

2.2.3 Activité de programme : Gérance de l'environnement – Transport

Description : L'activité de programme Gérance de l'environnement – Transport permet à Transports Canada de remplir ses responsabilités à l'égard de ses propres activités en vue d'établir un environnement plus propre et plus sain pour les Canadiens. Ces responsabilités comprennent la gestion des sites contaminés et la satisfaction des responsabilités en matière d'environnement dans les ports et les aéroports que possède ou gère Transports Canada. L'activité de programme permet d'élaborer et de mettre en œuvre des politiques et des programmes pour les activités de Transports Canada qui approfondissent les objectifs environnementaux et encouragent le transport durable, d'offrir un soutien fonctionnel aux évaluations environnementales, y compris pour les projets majeurs relatifs aux ressources, et de favoriser la conformité des activités de gestion de Transports Canada avec les lois environnementales, ainsi qu'avec les politiques et les pratiques exemplaires du gouvernement fédéral.



| Activité de programme : Gérance de l'environnement – Transport | | | | | |
|--|-------------------------|--|-------------------------|---|-------------------------|
| Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) et dépenses prévues (en millions de dollars) | | | | | |
| 2011-12 | | 2012-13 | | 2013-14 | |
| ETP | Dépenses prévues | ETP | Dépenses prévues | ETP | Dépenses prévues |
| 52 | 7 | 49 | 6 | 49 | 6 |
| Résultats attendus de l'activité de programme | | Indicateurs de rendement | | Objectifs | |
| Transports Canada est au courant des répercussions de ses activités sur l'environnement et intervient en conséquence | | Le pourcentage de conformité avec les lois, règlements et lignes directrices applicables | | Taux de conformité de 100 pourcent d'ici 2011 | |

Nota : Certains programmes dans ce secteur contribuent à la Stratégie fédérale de développement durable.

Faits saillants de la planification



Au cours de la période de planification, l'activité de programme Gérance de l'environnement – Transport créera un environnement plus propre pour les Canadiens, notamment dans le cadre des activités de Transports Canada.

- Nous établirons un processus intégré pour nous assurer que les instruments législatifs et réglementaires sont modernes, rationalisés et efficaces;
- Nous assurerons la gérance de l'environnement des terres et des activités de Transports Canada, ce qui consiste à nous assurer que nos aéroports, nos ports et autres activités sont conformes à la législation sur l'environnement, notamment à la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*, à la *Loi sur les pêches* et à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*;
- Nous participerons à la Stratégie fédérale de développement durable et nous contribuerons à l'écologisation des opérations gouvernementales dans le cadre du quatrième résultat – Réduire l'empreinte écologique – en commençant par le gouvernement. Pour en savoir plus sur les activités de Transports Canada, consultez la section 4.1 du présent rapport et le [site Web de la Stratégie de développement durable du Ministère](#).

Avantages pour les Canadiens

Étant donné que les entreprises privées, les gouvernements et les Canadiens sont tenus de contribuer à un environnement plus propre, Transports Canada appuiera le rôle de gestionnaire de l'environnement et de surveillant des actifs dont il est responsable et il sensibilisera le Ministère à ses activités et il réagira à leur incidence sur l'environnement. Les efforts conjugués de tous les groupes finiront par offrir à tous les Canadiens un environnement plus propre.

2.3 RÉSULTAT STRATÉGIQUE : UN RÉSEAU DE TRANSPORT SÉCURITAIRE

Transports Canada appuie un réseau de transport sécuritaire dans tous les secteurs et les modes de transport. Nous évoluons dans une conjoncture qui ne cesse de changer. Ainsi, en tant qu'organisme de réglementation fédéral, Transports Canada doit être en mesure de tenir compte des changements qui surviennent dans le réseau de transport du Canada en modifiant et en proposant des lois et des règlements avec rapidité et efficacité. Alors que Transports Canada réglemente le réseau de transport canadien, c'est aux entreprises et aux simples citoyens qu'il appartient de s'assurer qu'ils se conforment à la réglementation sur les transports. Même si l'application de la loi permet de s'assurer que les entreprises sont conformes le jour d'une inspection, l'établissement d'une culture de sécurité a pour but de faire de la sécurité un élément intégral de chaque mesure d'une entreprise.

Le but d'un réseau de transport sécuritaire est de permettre le transport sécuritaire des personnes et des marchandises au Canada. La sécurité des transports est accrue davantage lorsque l'on harmonise et que l'on rationalise les régimes de réglementation qui bénéficient de l'expérience de pays multiples. L'échange de pratiques exemplaires et la collaboration

aux recherches à l'étape de l'élaboration des règlements aboutissent à des cadres de réglementation efficaces et efficaces, qui présentent de sérieux avantages pour la sécurité des transports.

Ce résultat stratégique est appuyé par trois priorités ministérielles exposées dans la section 1.3 du présent rapport et il contribue au résultat du gouvernement du Canada : *Un Canada sécuritaire et sécurisé.*

Les cinq activités de programme suivantes appuient ce résultat stratégique :

- 2.3.1 Sécurité aérienne;
- 2.3.2 Sécurité maritime;
- 2.3.3 Sécurité ferroviaire;
- 2.3.4 Sécurité routière;
- 2.3.5 Transport des marchandises dangereuses.

Les plans, les résultats attendus, les indicateurs et les objectifs de rendement ainsi que les avantages pour les Canadiens de ces activités de programme sont décrits ci-après.

LE SAVIEZ-VOUS?

On dénombre au Canada près de 46 000 navires immatriculés dont la jauge brute est inférieure à 15 tonneaux (« petits » navires), soit près de 73 pourcent du tonnage total au registre. La Sécurité maritime conçoit des outils pour aider les propriétaires et les exploitants de petits navires commerciaux à comprendre parfaitement et à respecter les règlements dont le but est d'offrir un environnement plus sécuritaire aux passagers et aux équipages.

2.3.1 Activité de programme : Sécurité aérienne

Description : Dans le cadre de l'*activité de programme Sécurité aérienne*, on élabore, applique et surveille les politiques, les règlements et les normes nécessaires à la sécurité des opérations de l'aviation civile à l'intérieur des frontières canadiennes en harmonie avec la communauté aérienne internationale.

| Activité de programme : Sécurité aérienne | | | | | |
|---|-------------------------|--|-------------------------|--|-------------------------|
| Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) et dépenses prévues (en millions de dollars) | | | | | |
| 2011-12 | | 2012-13 | | 2013-14 | |
| ETP | Dépenses prévues | ETP | Dépenses prévues | ETP | Dépenses prévues |
| 1 816 | 253 | 1 816 | 253 | 1 816 | 252 |
| Résultats attendus de l'activité de programme | | Indicateurs de rendement | | Objectifs | |
| Un réseau d'aviation civile sécuritaire | | Nombre d'accidents par 100 000 heures de vol pour les aéronefs immatriculés au Canada assujettis au Règlement de l'aviation canadien | | Maintenir la moyenne de 2000 à 2009 : 6,4 accidents par 100 000 heures de vol | |
| | | Nombre d'accidents relatifs aux vols d'entraînement et aux vols récréatifs | | Maintenir les statistiques sur les accidents par rapport à l'année de référence 2007 : 29,6 accidents pour les vols d'entraînement; 277,8 accidents pour les vols récréatifs | |

Nota : Transports Canada s'occupe actuellement d'établir un profil des risques de la sécurité aérienne. Ce profil reposera sur les facteurs de risque répertoriés sur une période de cinq ans dans les rapports d'enquête sur les accidents du Bureau de la sécurité des transports. Cela nous permettra d'utiliser les objectifs liés au profil des risques pour juger avec plus d'exactitude de notre efficacité et de notre efficacité en tant qu'organisme de réglementation.

Faits saillants de la planification

Au cours de la période de planification, l'activité de programme Sécurité aérienne continuera de viser le niveau maximum de sécurité aérienne pour tous les Canadiens.

- Nous chercherons à améliorer constamment le programme de sécurité de l'aviation civile par voie d'évaluation du programme, d'éducation, de formation, de rapports, de collecte de données sur la sécurité et d'harmonisation avec d'autres instances aéronautiques pour nous assurer que le transport aérien civil continue d'être le plus sécuritaire possible, ce qui renforcera et uniformisera la méthode de surveillance de la sécurité;
- Nous adapterons les stratégies de mise en place des systèmes de gestion de la sécurité pour répondre aux besoins de l'industrie et des employés, et nous ferons tout pour que le cadre de réglementation canadien soit mieux reconnu à l'échelle internationale, ce qui aboutira à un cadre de réglementation ciblé et adaptatif;

- Nous continuerons de financer les projets d'immobilisations liés à la sécurité aéroportuaire et nous élaborerons des règlements et des outils sur les systèmes de gestion de la sécurité qui favorisent une culture de sécurité positive au sein des entreprises titulaires d'un certificat d'aviation civile, ce qui permettra d'avoir une culture de sécurité dans le secteur des transports canadien.

Avantages pour les Canadiens

Les Canadiens bénéficient de l'un des réseaux de transport aérien les plus sécuritaires au monde. De fait, le Canada est connu dans le monde entier pour avoir l'un des meilleurs bilans en matière de sécurité aérienne. Transports Canada est en grande partie responsable de ce bilan, car c'est lui qui réglemente l'industrie du transport aérien de telle manière que les produits aéronautiques sont conçus, construits, exploités et entretenus pour en assurer la sécurité d'exploitation; que les titulaires d'un certificat doivent satisfaire aux impératifs d'entraînement et de licence; que les aérodromes certifiés et l'espace aérien canadien sont sécuritaires; que le Canada respecte ou dépasse même les normes internationales afin d'améliorer la compétitivité du Canada sur le marché mondial; que les Canadiens et le reste du monde ont entièrement confiance dans le réseau de transport aérien civil canadien. La sécurité du public voyageur et non voyageur revêt une importance primordiale, et Transports Canada augmentera le niveau de confiance dans un réseau de transport aérien durable canadien.

2.3.2 Activité de programme : Sécurité maritime

Description : L'[activité de programme Sécurité maritime](#) permet de protéger la vie et la santé des Canadiens en offrant un réseau de transport maritime sécuritaire et efficient. Cette activité de programme tire ses pouvoirs de nombreux textes législatifs, notamment la [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#), la [Loi sur la protection des eaux navigables](#), la [Loi de la Convention sur la sécurité des conteneurs](#), la [Loi sur le pilotage](#), la [Loi sur le cabotage](#) et la [Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques](#). Les objectifs poursuivis sont d'élaborer et de renforcer le cadre réglementaire de la sécurité maritime pour les navires battant pavillon canadien et étranger ainsi que pour les embarcations de plaisance, de mettre en application les conventions internationales signées par le Canada et de protéger le droit du public à naviguer dans les eaux canadiennes.

| Activité de programme : Sécurité maritime | | | | | |
|---|-------------------------|---|-------------------------|---|-------------------------|
| Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) et dépenses prévues (en millions de dollars) | | | | | |
| 2011-12 | | 2012-13 | | 2013-14 | |
| ETP | Dépenses prévues | ETP | Dépenses prévues | ETP | Dépenses prévues |
| 652 | 74 | 633 | 69 | 633 | 68 |
| Résultats attendus de l'activité de programme | | Indicateurs de rendement | | Objectifs | |
| Un réseau de transport maritime sécuritaire | | Nombre d'accidents de transport maritime commercial (ce qui englobe les accidents maritimes et les accidents à bord des navires à la fois canadiens et étrangers) | | Un objectif de cinq ans représente une diminution de 5 pourcent du nombre d'accidents; les objectifs provisoires sont linéaires pour atteindre cet objectif final (objectif provisoire : 457 d'ici décembre 2012) | |
| | | Nombre de décès de transport maritime commercial (ce qui englobe les accidents maritimes et les accidents à bord des navires à la fois canadiens et étrangers) | | Un objectif de cinq ans représente une diminution de 15 pourcent du nombre de décès; les objectifs provisoires sont linéaires pour atteindre cet objectif final (objectif provisoire : 19,6 d'ici décembre 2012) | |

Faits saillants de la planification

Au cours de la période de planification, l'activité de programme Sécurité maritime contribuera à un réseau de transport maritime efficient et durable dans lequel le public continuera d'avoir confiance.:

- Nous poursuivrons l'élaboration et la modernisation des normes et des outils de sécurité maritime nationaux axés sur les risques, harmonisés avec les normes maritimes internationales et mis en œuvre de manière uniforme, ce qui contribuera à renforcer et à uniformiser la démarche de surveillance de la sécurité;
- Nous élaborerons un cadre de réglementation et des politiques harmonisés et efficaces afin de protéger la vie, la santé, les biens matériels et l'environnement et de promouvoir un réseau de transport maritime viable, efficient et économique et des échanges commerciaux, qui contribueront à un cadre de réglementation ciblé et adaptatif;
- Nous poursuivrons la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité maritime pour la flotte nationale canadienne, ce qui favorisera une culture de sécurité dans le secteur des transports canadien.

Avantages pour les Canadiens

Le transport maritime est le mode dominant qui sert au transport des marchandises dans le cadre des échanges internationaux du Canada. Transports Canada contribuera à la sécurité du Canada en réglementant et en surveillant l'industrie du transport maritime pour qu'elle respecte les normes nationales et internationales en matière de sécurité des navires; en s'assurant que les officiers et les équipages des navires commerciaux sont aptes et compétents et qu'ils évoluent dans un environnement sécuritaire; en s'assurant que seuls des pilotes qualifiés et certifiés assurent le pilotage des navires pour préserver la sécurité de navigation et protéger l'environnement; en s'assurant que les navires et les renseignements sur leurs propriétaires sont accessibles dans le registre d'immatriculation des navires commerciaux.

2.3.3 Activité de programme : Sécurité ferroviaire

Description : En vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, l'activité de programme *Sécurité ferroviaire* permet l'élaboration, la mise en œuvre et la promotion des politiques, des règlements, des normes et de la recherche en matière de sécurité. Elle permet d'assurer la surveillance de l'industrie ferroviaire, d'encourager la sécurité publique aux passages à niveau et de déceler les risques d'intrusion. Des fonds sont également fournis pour accroître la sécurité aux passages à niveau.

| Activité de programme : Sécurité ferroviaire | | | | | |
|---|-------------------------|---|-------------------------|---|-------------------------|
| Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) et dépenses prévues (en millions de dollars) | | | | | |
| 2011-12 | | 2012-13 | | 2013-14 | |
| ETP | Dépenses prévues | ETP | Dépenses prévues | ETP | Dépenses prévues |
| 209 | 38 | 209 | 37 | 209 | 37 |
| Résultats attendus de l'activité de programme | | Indicateurs de rendement | | Objectifs | |
| Un réseau de transport ferroviaire sécuritaire | | Nombre d'accidents ferroviaires (accidents qui surviennent sur les chemins de fer de compétence fédérale; parmi les accidents à déclaration obligatoire, mentionnons les collisions et les déraillements en voie principale, les déraillements et les collisions hors voie principale, les incendies et les explosions, et d'autres) | | Réduction de 5 pourcent du nombre d'accidents d'ici 2015 selon la moyenne sur cinq ans, à compter de 2011 (objectif provisoire : 1 326 d'ici décembre 2012) | |
| | | Nombre d'incidents ferroviaires (incidents qui surviennent aux chemins de fer de compétence fédérale; parmi les incidents à déclaration obligatoire, mentionnons les cas de position anormale des aiguillages en voie principale, un convoi qui dépasse les limites de voie, une fuite de marchandises dangereuses, la mise hors d'état de fonctionner d'un membre de l'équipe de train, l'emballement de matériels roulants, une signalisation moins restrictive que ce qui est nécessaire et le chevauchement non protégé des pouvoirs) | | Réduction de 5 pourcent du nombre d'incidents d'ici 2015 selon la moyenne sur cinq ans, à compter de 2011 (objectif provisoire : 228 d'ici décembre 2012) | |

Faits saillants de la planification

Au cours de la période de planification, l'activité de programme Sécurité ferroviaire continuera d'améliorer la sécurité ferroviaire au Canada.

- Nous améliorerons le programme de formation national des inspecteurs afin de fournir aux inspecteurs de la Sécurité ferroviaire des directives claires et uniformes sur la façon de procéder à des vérifications des systèmes de gestion de la sécurité pour confirmer la conformité de l'industrie et promouvoir l'amélioration continue, ce qui renforcera et uniformisera la démarche de surveillance de la sécurité;
- Nous élaborerons des règlements à l'appui du projet de loi C-33, *Loi améliorant la sécurité ferroviaire*, qui fourniront des directives claires à l'industrie du transport ferroviaire et qui augmenteront les pouvoirs de surveillance et d'application de la loi du Ministère, ce qui contribuera à un cadre de réglementation ciblé et adaptatif;
- Nous nous inspirerons de l'établissement des définitions et des principes directeurs de la « culture de sécurité » au sein de l'industrie du transport ferroviaire afin d'aider les compagnies de chemin de fer à mettre en place les composantes d'une culture de sécurité des systèmes de gestion de la sécurité, notamment un cadre et une politique de production de rapports non punitifs, ce qui favorisera une culture de sécurité dans le réseau des transports canadien.

Avantages pour les Canadiens

Les Canadiens bénéficient des partenariats établis par Transports Canada dans le domaine de la sécurité ferroviaire qui contribuent à atténuer les pertes de vies humaines, les blessures et les dégâts matériels provoqués par les déraillements, les collisions aux passages à niveau rail-route et les incidents impliquant des trains et des piétons. Par exemple, dans le cadre du Programme d'amélioration des passages à niveau en cours, [le ministre a approuvé le déblocage de 11 millions de dollars pour plus de 150 projets à l'échelle du pays](#) afin d'ajouter des barrières, des feux clignotants et des cloches aux passages à niveau existants dans les collectivités canadiennes. De plus, Transports Canada établira et appliquera un cadre de réglementation adéquat pour surveiller l'industrie du transport ferroviaire de manière juste et transparente pour que les prescriptions législatives et réglementaires sur le transport ferroviaire soient surveillées et appliquées au besoin; que les équipes de train soient formées de façon compétente et qu'elles soient en mesure d'exercer leurs fonctions en toute sécurité; que l'équipement et les infrastructures ferroviaires respectent toutes les exigences qui s'appliquent en matière de réglementation de la sécurité.

2.3.4 Activité de programme : Sécurité routière

Description : L'activité de programme *Sécurité routière*, qui repose sur la *Loi sur la sécurité automobile* et sur la *Loi sur les transports routiers*, permet l'élaboration de normes et de règlements, la surveillance et la sensibilisation du public en vue de réduire le nombre de décès et de blessures, ainsi que les coûts sociaux qui découlent de l'utilisation de l'automobile, et d'accroître la confiance du public à l'égard de la sécurité du réseau de transport routier canadien.

| Activité de programme : Sécurité routière | | | | | |
|---|-------------------------|---|-------------------------|--|-------------------------|
| Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) et dépenses prévues (en millions de dollars) | | | | | |
| 2011-12 | | 2012-13 | | 2013-14 | |
| ETP | Dépenses prévues | ETP | Dépenses prévues | ETP | Dépenses prévues |
| 114 | 24 | 114 | 22 | 114 | 25 |
| Résultats attendus de l'activité de programme | | Indicateurs de rendement | | Objectifs | |
| Des routes sécuritaires | | Taux de décès (nombre par milliard de véhicules-kilomètres parcourus) | | Parvenir à une tendance directionnelle à la baisse du taux selon le nombre de décès et de blessures graves | |
| | | Taux de blessures (nombre par milliard de véhicules-kilomètres parcourus) | | | |

Faits saillants de la planification

Au cours de la période de planification, l'activité de programme *Sécurité routière* continuera de viser la sécurité du réseau routier canadien résultant de l'utilisation des véhicules automobiles au Canada :

- Nous élaborerons le volet fédéral de la *Stratégie de sécurité routière 2015* nationale approuvée, qui est une stratégie conjointe fédérale-provinciale-territoriale dont le but est de renforcer et d'uniformiser la démarche de surveillance de la sécurité routière. La Stratégie est un document de pratiques exemplaires que les gouvernements utiliseront pour parvenir à une tendance à la baisse ininterrompue du nombre de décès sur les routes;
- Nous harmoniserons les principales normes de sécurité automobile (protection des occupants, protection contre le vol, pneus) avec les normes et les priorités internationales, ce qui bénéficiera aux constructeurs et aux consommateurs et contribuera à un cadre de réglementation ciblé et adaptatif;
- En marge de l'année de la Sécurité routière en 2011, nous élaborerons et organiserons une série d'activités publiques, de communiqués de presse et de produits d'information sur la sécurité routière afin de mieux sensibiliser les Canadiens, ce qui favorisera une culture de sécurité dans le réseau de transport canadien.

Avantages pour les Canadiens

Transports Canada contribuera à la sécurité routière en sensibilisant le public aux problèmes de sécurité routière; en améliorant les communications, la coopération et la collaboration entre les organismes de sécurité routière; en recueillant des données fiables sur la sécurité pour déterminer les meilleurs moyens de réduire le nombre de collisions de la route; en renforçant les mesures d'application de la loi; en adoptant une législation et en élaborant des normes et des règlements qui contribuent à rehausser la sécurité des occupants des véhicules automobiles, ainsi que des piétons et des cyclistes. Transports Canada concevra son propre plan pour s'acquitter de son rôle et prendre des initiatives fondées sur la nouvelle *Stratégie de sécurité routière 2015*, dont le but est de parvenir à une tendance à la baisse continue à l'échelle nationale dans le nombre de décès sur la route et à un accroissement de la sécurité routière.

2.3.5 Activité de programme : Transport des marchandises dangereuses

Description : Une exigence de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, l'**activité de programme Transport des marchandises dangereuses**, fondée sur le risque, permet d'élaborer des normes et des règlements en matière de sécurité, d'assurer la surveillance et de fournir des conseils d'experts (p. ex. le **Centre canadien d'urgence transport**) sur les incidents mettant en cause des marchandises dangereuses aux fins suivantes : promouvoir la sécurité publique dans le transport des marchandises dangereuses par tous les modes de transport au Canada, déterminer les menaces à la sécurité du public et appliquer la *Loi* et son règlement, orienter les interventions d'urgence et limiter les répercussions des incidents survenus lors de transport des marchandises dangereuses et élaborer des politiques et entreprendre des recherches en vue d'accroître la sécurité.

| Activité de programme : Transport des marchandises dangereuses | | | | | |
|---|-------------------------|--|-------------------------|--|-------------------------|
| Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) et dépenses prévues (en millions de dollars) | | | | | |
| 2011-12 | | 2012-13 | | 2013-14 | |
| ETP | Dépenses prévues | ETP | Dépenses prévues | ETP | Dépenses prévues |
| 125 | 13 | 125 | 13 | 125 | 13 |
| Résultats attendus de l'activité de programme | | Indicateurs de rendement | | Objectifs | |
| Sécurité du public durant le transport de marchandises dangereuses | | Nombre de rejets de marchandises dangereuses de leurs contenants dans des conditions normales de transport, par tranche de billion de dollars de produit intérieur brut | | Réduction de 5 pourcent par an, selon la valeur de 2008 (objectif provisoire : 5,9 d'ici septembre 2012) | |
| | | Nombre de rejets de marchandises dangereuses à déclaration obligatoire, par tranche de billion de dollars de produit intérieur brut | | Réduction de 5 pourcent par an, selon la valeur de 2008 (objectif provisoire : 221,1 d'ici septembre 2012) | |
| | | Nombre de rejets de marchandises dangereuses à déclaration obligatoire qui ont causé des blessures ou des décès, par tranche de billion de dollars de produit intérieur brut | | Réduction de 5 pourcent par an, selon la valeur de 2008 (objectif provisoire : 3,8 d'ici septembre 2012) | |

Faits saillants de la planification

Au cours de la période de planification, l'activité de programme Transport des marchandises dangereuses s'efforcera d'assurer la sécurité du public durant le transport des marchandises dangereuses.

- Nous améliorerons le programme de formation des inspecteurs du transport des marchandises dangereuses pour leur inculquer une méthode de surveillance uniforme au moyen de la normalisation et de l'uniformité dans toutes les administrations, ce qui renforcera et normalisera la démarche de surveillance de la sécurité;
- Nous élaborerons et examinerons des protocoles d'entente avec d'autres ministères et gouvernements pour améliorer la collecte de données à l'appui de l'élaboration de règlements harmonisés et axés sur les risques, ce qui contribuera à un cadre de réglementation ciblé et adaptatif;

- Nous élaborerons un programme de sensibilisation systématique pour étoffer la connaissance du public de l'activité de programme Transport des marchandises dangereuses et sa compréhension de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*, des règlements et des normes afin de renforcer la conformité des intervenants, ce qui favorisera une culture de sécurité dans le secteur des transports canadien.

Avantages pour les Canadiens

Transports Canada s'emploiera à protéger la santé et les biens matériels des Canadiens ainsi que l'environnement contre le rejet des marchandises dangereuses. Grâce à un cadre de réglementation, un programme de surveillance et un soutien des interventions d'urgence, le Ministère s'assurera que les personnes qui participent à un volet quelconque du transport des marchandises dangereuses réduisent considérablement les risques de blessures ou de décès attribuables aux rejets, réduisent les dégâts causés à l'environnement, aux biens matériels ou les risques pour la santé en respectant les règlements et les normes.

2.4 RÉSULTAT STRATÉGIQUE : UN RÉSEAU DE TRANSPORT SÛR

Un réseau de transport sûr favorise le dynamisme de l'économie canadienne et la compétitivité du pays sur les marchés mondiaux. En tant que pays commerçant, le Canada doit transporter des personnes et des marchandises sur de vastes distances à destination des marchés mondiaux, et le nombre de personnes qui voyagent en avion, en bateau et par voie terrestre augmente chaque année. La confiance internationale et la confiance du public dans la sûreté des infrastructures de transport du Canada revêtent une importance cruciale.

Transports Canada préconise une approche holistique à l'égard de la sûreté. Nous concevons des politiques, des programmes et des règlements et nous les faisons respecter face aux risques émergents pour la sûreté. Notre rôle est à la fois diversifié et complexe, comme l'attestent les nombreuses activités qui consistent notamment à renforcer la sûreté des transports en commun, des chemins de fer, des ports et des aéroports dans tout le Canada. Grâce à ces activités, nous collaborons avec nos partenaires canadiens et étrangers pour faire progresser un programme commun et efficace sur la sûreté des transports.

Ce résultat stratégique contribue aux quatre priorités ministérielles exposées dans la section 1.3 du présent rapport et il contribue au résultat du gouvernement du Canada : *Un Canada sécuritaire et sécurisé*.

Les trois activités de programme suivantes appuient ce résultat stratégique :

- 2.4.1 Sûreté aérienne;
- 2.4.2 Sûreté maritime;
- 2.4.3 Sûreté du transport terrestre et du transport intermodal.

Les plans, les résultats attendus, les indicateurs et les objectifs de rendement ainsi que les avantages pour les Canadiens de ces activités de programme sont décrits ci-après.

LE SAVIEZ-VOUS?

Environ 50 millions de passagers sont assujettis à un contrôle de sécurité chaque année.

2.4.1 Activité de programme : Sûreté aérienne

Description : Dans le cadre de l'activité de programme *Sûreté aérienne*, on élabore, applique et surveille les politiques, les programmes, les règlements et les normes nécessaires à un système d'aviation canadien qui soit sûr et en harmonie avec la collectivité aérienne internationale.

| Activité de programme : Sûreté aérienne | | | | | |
|---|-------------------------|--|-------------------------|---|-------------------------|
| Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) et dépenses prévues (en millions de dollars) | | | | | |
| 2011-12 | | 2012-13 | | 2013-14 | |
| ETP | Dépenses prévues | ETP | Dépenses prévues | ETP | Dépenses prévues |
| 375 | 51 | 382 | 49 | 368 | 47 |
| Résultats attendus de l'activité de programme | | Indicateurs de rendement | | Objectifs | |
| Un réseau de transport aérien sûr | | Indice du niveau de sûreté aérienne | | L'indice composite ²³ du niveau de sûreté du transport aérien est en cours d'élaboration | |
| Degré de crédibilité à l'égard de la sûreté aérienne à l'échelle internationale | | Nombre d'ajustements apportés au cadre réglementaire de la sûreté aérienne du Canada pour le faire accepter à l'échelle internationale | | Deux ajustements d'ici mars 2012 | |
| Confiance du public dans la sûreté du réseau de transport aérien | | Évaluation d'un sondage sur la sûreté aérienne (pourcentage) | | 90 pourcent des répondants à un sondage national déclarent avoir confiance dans la sûreté du réseau de transport aérien du Canada | |

²³ Un indice composite compte généralement un grand nombre de facteurs dont on établit la moyenne pour obtenir un produit représentatif d'un marché ou d'un secteur global.

Faits saillants de la planification

Au cours de la période de planification, l'activité de programme Sûreté aérienne favorisera un réseau de transport aérien sûr.

- Nous maintiendrons la sûreté du réseau de transport aérien, notamment en surveillant en permanence les risques prioritaires ainsi que les menaces évolutives et en y réagissant, et en harmonisant mieux les mesures de Transports Canada avec les exigences internationales en matière de sûreté;
- Nous poursuivrons la mise en œuvre d'un programme de sûreté du fret aérien renforcé, notamment l'élaboration d'une chaîne d'approvisionnement sécurisée;
- Nous adopterons une démarche échelonnée à l'égard de la mise en œuvre des programmes de sûreté du transport aérien en accordant la priorité immédiate aux besoins des aéroports, c'est-à-dire à la publication dans la Partie II la *Gazette du Canada*²⁴ des deux phases d'un projet de règlement en satisfaisant aux exigences du programme de sûreté et en établissant les exigences du programme de sûreté réglementé des transporteurs aériens.

Avantages pour les Canadiens

Le Canada possède l'un des réseaux de transport les plus sûrs au monde et s'emploie à améliorer encore la sûreté de ces réseaux en intervenant constamment pour déterminer les besoins en matière de sûreté. Transports Canada entend harmoniser la sûreté du réseau de transport aérien avec les risques pour que les Canadiens continuent de bénéficier d'un accès à un vaste choix de vols et de services de fret aérien, moyennant des coûts, des retards ou des obstacles minimes; les Canadiens ou leurs biens seront protégés le mieux possible contre les attentats terroristes lorsqu'ils voyagent en avion; nous minimiserons la possibilité que le réseau de transport aérien soit utilisé comme menace contre les alliés du Canada; la sûreté du réseau de transport aérien du Canada continuera d'être égale ou supérieure à celle de nos partenaires commerciaux internationaux; le réseau de transport aérien continuera de réagir et de se rétablir rapidement en cas d'un incident de sûreté.

2.4.2 Activité de programme : Sûreté maritime

Description : L'activité de programme *Sûreté maritime*, en collaboration avec ses partenaires, veille à l'application de la *Loi sur la sûreté du transport maritime* pour protéger le Canada et ses citoyens tout en respectant les valeurs canadiennes. Elle protège l'intégrité et la sûreté ainsi que l'efficacité du réseau de transport maritime du Canada contre des interventions illicites, des attentats terroristes ou l'exploitation du réseau comme moyen d'attaquer nos alliés.

²⁴ Partie II de la *Gazette du Canada* : La *Gazette du Canada* est l'un des outils que les Canadiens peuvent utiliser pour consulter les lois et les règlements qui régissent leur vie quotidienne. Les ministères et organismes gouvernementaux de même que les intervenants du secteur privé sont tenus par la loi de publier certaines données dans la *Gazette du Canada*. La Partie II de la *Gazette* renvoie aux règlements officiels.

| Activité de programme : Sûreté maritime | | | | | |
|---|-------------------------|--|-------------------------|--|-------------------------|
| Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) et dépenses prévues (en millions de dollars) | | | | | |
| 2011-12 | | 2012-13 | | 2013-14 | |
| ETP | Dépenses prévues | ETP | Dépenses prévues | ETP | Dépenses prévues |
| 174 | 22 | 140 | 19 | 140 | 19 |
| Résultats attendus de l'activité de programme | | Indicateurs de rendement | | Objectifs | |
| Confiance accrue du public et de l'industrie dans la sûreté du transport maritime | | Note du sondage sur la sûreté maritime (en pourcentage) | | L'objectif sera fixé en 2011 après la collecte de données de référence | |
| Acceptation accrue du Programme de sûreté maritime à l'échelle internationale | | Nombre d'ajustements au cadre de réglementation pour respecter les normes internationales (règlements et politiques) | | L'objectif sera fixé en 2011 après la collecte de données de référence | |

Faits saillants de la planification

Au cours de la période de planification, l'activité de programme Sûreté maritime favorisera un réseau de transport maritime sûr.

- Nous ferons progresser la Stratégie sur la sûreté maritime tandis que nous examinons et élaborons des stratégies, des plans d'action liés à l'échange interministériel de renseignements, à la sûreté côté eau, à la sensibilisation au domaine maritime, à la reprise du commerce maritime, à la sûreté de la chaîne d'approvisionnement, aux sanctions et aux interdictions maritimes, aux petits navires et à la sûreté de l'Arctique;
- Nous examinerons et actualiserons le *Règlement sur la sûreté du transport maritime*, notamment en l'harmonisant avec les partenaires étrangers de Transports Canada et les États-Unis;
- Nous atteindrons la pleine capacité opérationnelle pour les centres des opérations de sûreté maritime le long du littoral et dans les Grands Lacs.

Avantages pour les Canadiens

Transports Canada collaborera avec ses partenaires pour améliorer sa capacité de déceler les menaces et de prévenir les incidents par une analyse suivie des navires, des installations et des personnes qui constituent le réseau de transport maritime, de même que par une analyse des risques que le réseau devienne la cible d'une personne ou d'un groupe. Cette collaboration bénéficie aux Canadiens, car elle minimise les risques de menace, d'attaque contre le réseau de transport maritime ou de son utilisation comme moyen d'attaquer nos alliés, en plus de réduire le nombre d'incidents de sûreté maritime.

Le Ministère améliorera également la reprise des activités après un incident pour pouvoir intervenir et aider l'industrie à se rétablir avec rapidité et de manière coordonnée en cas d'incident. Nous nous assurerons que la sûreté correspond aux risques pour que les lois, les règlements, les politiques et les procédures en matière de sûreté maritime conviennent au niveau de risque qui pèse sur le réseau, et pour que les programmes soient renforcés ou au contraire réduits s'il y a lieu.

2.4.3 Activité de programme : Sûreté du transport terrestre et du transport intermodal

Description : Relevant de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, de la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux*, de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* et du mandat du gouvernement fédéral en matière de sûreté des transports, l'**activité de programme Sûreté du transport terrestre et du transport intermodal** renforce la sûreté du transport terrestre et du transport intermodal, comme le transport ferroviaire et urbain ainsi que les ponts et les tunnels internationaux. En collaboration avec des partenaires pour protéger le Canada et les Canadiens d'une façon qui respecte les valeurs canadiennes et qui assure l'efficacité du réseau de transport, l'activité de programme permet d'exercer un leadership à l'échelle nationale, et d'élaborer et de renforcer les cadres réglementaires et volontaires (règlements, codes de pratique, protocoles d'entente).

| Activité de programme : Sûreté du transport terrestre et du transport intermodal | | | | | |
|---|-------------------------|--|-------------------------|---|-------------------------|
| Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) et dépenses prévues (en millions de dollars) | | | | | |
| 2011-12 | | 2012-13 | | 2013-14 | |
| ETP | Dépenses prévues | ETP | Dépenses prévues | ETP | Dépenses prévues |
| 41 | 7 | 41 | 6 | 41 | 6 |
| Résultats attendus de l'activité de programme | | Indicateurs de rendement | | Objectifs | |
| Les exploitants de services de transport en commun adoptent des codes de pratique | | Pourcentage d'exploitants de services de transport en commun de catégorie 1 qui adoptent les codes de pratique (la catégorie 1 compte 11 exploitants dans 6 grands centres urbains) | | Objectif provisoire : 0,25 d'ici mars 2012 | |
| Les exploitants de services de transport ferroviaire (voyageurs et marchandises) mettent en œuvre les exigences du cadre volontaire | | Pourcentage d'exploitants de services de transport en commun de catégorie 2 qui adoptent les codes de pratique (la catégorie 2 englobe les exploitants en dehors des 6 grands centres urbains) | | Objectif provisoire : 0,1 d'ici mars 2012 | |
| | | Pourcentage d'exploitants de services de transport ferroviaire qui ont adopté le Cadre de sûreté volontaire (en vertu des conditions du Protocole d'entente entre l'Association des chemins de fer du Canada et le ministre des Transports) | | Taux d'adoption de 100 pourcent d'ici mars 2012 | |

Faits saillants de la planification

Au cours de la période de planification, l'activité de programme Sûreté du transport terrestre et du transport intermodal renforcera la sûreté du transport terrestre et du transport intermodal.

- Nous mettrons en place des mesures de sûreté pour le transport des marchandises dangereuses par train et par camion;

- Nous renforcerons la sûreté des ponts et des tunnels internationaux à plus haut risque;
- Nous resserrerons le dialogue avec les États-Unis sur les problèmes de sûreté du transport terrestre et du transport intermodal, notamment la sûreté de la chaîne d’approvisionnement, et nous ferons la promotion la sûreté du réseau des autocars interurbains du Canada.

Avantages pour les Canadiens

Transports Canada s’efforce d’établir des partenariats et de parvenir à une compréhension commune au sein du milieu du transport ferroviaire et des transports en commun des exigences voulues pour protéger les Canadiens et leurs collectivités. Transports Canada entend sensibiliser davantage l’industrie aux problèmes de sûreté; améliorer les communications, la coopération et la collaboration sur les questions de sûreté entre les exploitants de services de transport comme les compagnies de chemin de fer, les entreprises de camionnage, les compagnies d’autocars et les commissions de transport en commun; collaborer avec des partenaires nationaux et internationaux pour renforcer les exigences de sûreté du transport terrestre et multimodal; s’assurer que le réseau a la capacité nécessaire pour rétablir le transport efficace des personnes et des marchandises en cas d’attentat terroriste.

2.5 ACTIVITÉ DE PROGRAMME : SERVICES INTERNES

Description : L’activité de programme Services internes englobe les activités et les ressources connexes qui sont gérées de manière à répondre à tous les résultats stratégiques et aux besoins opérationnels, de même qu’à d’autres obligations ministérielles. Seules les activités et les ressources qui concernent l’ensemble du Ministère, et non pas celles qui sont affectées à un seul programme, sont comprises. Les Services de gouvernance et de soutien de la gestion englobent les Services de gestion et de surveillance²⁵, les Services de communications et les Services juridiques. Les Services de gestion des ressources englobent les services de gestion des ressources humaines, de gestion des finances, de gestion de l’information et des technologies de l’information. Les Services de gestion des biens englobent les services immobiliers, les services de gestion du matériel et les services d’acquisition.

²⁵ Les Services de gestion et de surveillance comprennent les groupes de services suivants : Politique stratégique et analyse économique, Relations gouvernementales, Services à la haute direction, Planification et établissement de rapports ministériels, Gestion des programmes et des services, Vérification interne, Évaluation et Gouvernance des sociétés d’État.

| Activité de programme : Services internes | | | | | |
|---|-------------------------|--|--|----------------|-------------------------|
| Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP]) et dépenses prévues (en millions de dollars) | | | | | |
| 2011-12 | | 2012-13 | | 2013-14 | |
| FTEs | Dépenses prévues | FTEs | Dépenses prévues | FTEs | Dépenses prévues |
| 1 317 | 189 | 1 304 | 189 | 1 296 | 189 |
| Résultats attendus de l'activité de programme | | Indicateurs de rendement | Objectifs | | |
| Les groupes de Services internes fournissent des services efficaces à tout le Ministère | | Taux de satisfaction des clients des Services internes | Taux de satisfaction égal ou supérieur à 85 pourcent | | |

Faits saillants de la planification

Au cours de la période de planification, l'activité de programme Services internes continuera de gérer les activités et les ressources connexes pour répondre aux besoins opérationnels et ministériels.

- Nous resserrerons la coordination au sein du portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités;
- Nous continuerons d'appuyer les priorités de renouvellement de la fonction publique en nous concentrant sur la gestion des talents et la mobilisation des employés;
- Selon les prescriptions de la *Loi sur les transports au Canada*, nous procéderons à un examen élargi et plus approfondi de l'état des transports au Canada, qui doit avoir lieu tous les cinq ans et être présenté au Parlement.

Avantages pour les Canadiens

Les Services internes contribueront à l'exécution efficace et efficiente des programmes de Transports Canada en offrant des services de soutien, une expertise et des conseils qui permettent de prendre des décisions éclairées et de promouvoir la saine gestion de la fonction publique. Les Services internes s'adapteront aux besoins évolutifs de Transports Canada. Cela permettra au Ministère de mieux servir les intérêts du public en promouvant un réseau de transport sécuritaire, sûr, efficient et respectueux de l'environnement au Canada. Les Canadiens tireront parti des plus grandes économies réalisées au sein du Ministère qui contribuent directement à l'atteinte des résultats stratégiques du Ministère.

PARTIE III – RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

3.1 POINTS SAILLANTS FINANCIERS

Pour plus de précisions sur les états financiers de Transports Canada, nous vous invitons à consulter [notre site Web](#).

3.1.1 État consolidé projectif des opérations

| État consolidé projectif des opérations pour l'exercice qui prendra fin le 31 mars 2012 (en millions de dollars) | |
|---|--------------------------------|
| | État prospectif 2011-12 |
| Dépenses | |
| Dépenses totales | 1 789 |
| Recettes | |
| Recettes totales | 395 |
| Coût net des activités | 1 394 |

Ces chiffres sont calculés en fonction de la comptabilité d'exercice et ils diffèrent donc des chiffres sur les dépenses prévues dans d'autres parties du présent *Rapport sur les plans et les priorités*.

3.2 TABLEAUX DE RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

Les tableaux suivants ont été soumis par voie électronique. Vous trouverez tous les tableaux électroniques de renseignements supplémentaires du *Rapport sur les plans et les priorités* 2011-2012 sur le [site Web du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada](#).

Renseignements sur les programmes de paiements de transfert

Écologisation des opérations gouvernementales

Initiatives horizontales

Vérifications internes et évaluations à venir

Sources des recettes disponibles et non disponibles

Rapport d'étape sur les projets de transformation et les grands projets de l'État

Sommaire des dépenses en immobilisations par activité de programme

PARTIE IV – AUTRES POINTS INTÉRESSANTS

4.1 DÉVELOPPEMENT DURABLE



En fonction de la Stratégie fédérale de développement durable, Transports Canada :

- fournira des renseignements plus précis sur ses activités qui appuient la Stratégie fédérale de développement durable;
- renforcera l'application des évaluations environnementales stratégiques en s'assurant que les buts du gouvernement en matière d'environnement sont dûment pris en considération dans l'atteinte des objectifs sociaux et économiques;
- suivra des pratiques exemplaires pour rendre compte des renseignements sommaires sur les résultats des évaluations environnementales stratégiques liées aux buts et aux objectifs de la Stratégie fédérale de développement durable pour rendre plus transparentes les décisions sur l'environnement.

Pour en savoir plus long sur les activités de Transports Canada qui appuient le développement durable, nous vous invitons à consulter [notre site Web](#), et pour obtenir des précisions détaillées sur la Stratégie fédérale de développement durable, nous vous invitons à consulter le [site Web d'Environnement Canada](#).

4.2 ANALYSE COMPARATIVE ENTRE LES SEXES

En phase avec l'engagement pris par le gouvernement canadien à la Quatrième Conférence mondiale sur les femmes des Nations Unies en 1995, Transports Canada intégrera systématiquement l'analyse comparative entre les sexes dans ses processus d'élaboration des politiques, de planification et de prise de décisions. Le Ministère analysera l'incidence que ses politiques, programmes et activités pourraient avoir sur les personnes en raison de leur sexe et il tiendra compte des différences au niveau des obstacles et des conditions auxquels se heurtent les hommes et les femmes dans toute leur diversité, et pour atteindre le but dominant de l'égalité des sexes dans tous les paramètres de son mandat et de ses responsabilités.

4.3 SITES WEB UTILES

Activité de programme Cadres qui appuient le marché des transports

<http://www.tc.gc.ca/fra/innovation-programmes.htm>

Activité de programme Innovation dans le secteur des transports

<http://www.tc.gc.ca/fra/innovation-menu.htm>

Activité de programme Portes d'entrée et corridors

<http://www.tc.gc.ca/fra/innovation-portes-et-corridors.htm>

Activité de programme Sécurité aérienne

<http://www.tc.gc.ca/aviationcivile/securiteaerienne/menu.htm>

Activité de programme Sécurité ferroviaire

<http://www.tc.gc.ca/fra/securiteferroviaire/menu.htm>

Activité de programme Sécurité maritime

<http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/menu.htm>

Activité de programme Sécurité routière

<http://www.tc.gc.ca/fra/securiteroutiere/menu.htm>

Activité de programme Sûreté aérienne

<http://www.tc.gc.ca/fra/sureteaerienne/menu.htm>

Activité de programme Sûreté maritime

<http://www.tc.gc.ca/fra/suretemaritime/menu.htm>

Activité de programme Sûreté du transport terrestre et du transport intermodal

<http://www.tc.gc.ca/fra/sureteferroviaire/stfptu-menu.htm>

Activité de programme Transport des marchandises dangereuses

<http://www.tc.gc.ca/fra/tmd/securite-menu.htm>

Budget principal des dépenses

<http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/index-fra.asp>

Cadre Avantage Canada

<http://www.fin.gc.ca/ec2006/plan/pltoc-fra.asp>

Cadre pangouvernemental

<http://www.tbs-sct.gc.ca/ppg-cpr/frame-cadre-fra.aspx>

Cadre de politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques

<http://www.portesducanada.gc.ca/Cadredepolitiquenational/politiquenational.html>

Centre canadien d'urgence transport

<http://www.tc.gc.ca/fra/canutec/menu.htm>

Directive du Cabinet sur la rationalisation de la réglementation

<http://www.tbs-sct.gc.ca/ri-qr/directive/directive01-fra.asp>

écoTRANSPORTS

<http://www.ecoaction.gc.ca/ecotransport/index-fra.cfm>

Environnement Canada

<http://www.ec.gc.ca/dd-sd/default.asp?lang=Fr&n=E19EE696-1>

Finances et Administration

<http://www.tc.gc.ca/fra/services-generaux/finance-menu.htm>

Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers

<http://www.tc.gc.ca/fra/politique/acg-acgd-menu-infrastructures-2170.htm>

Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique

<http://www.portedupacifique.gc.ca/index2.html>

Le transport et l'environnement

<http://www.tc.gc.ca/fra/environnement-menu.htm>

Lois et règlements

<http://lois-laws.justice.gc.ca/fra/PagePrincipale>

Marine Atlantique S.C.C.

<http://www.marine-atlantic.ca/fr/company/company.shtml>

Opération Gareautrain

<http://www.operationgareautrain.ca/accueil/>

Organisation de l'aviation civile internationale

<http://www.tc.gc.ca/fra/medias/documents-menu-oaci-6087.htm>

Organisation maritime internationale

<http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/sraq-omi-menu-1877.htm>

Passage international de la rivière Detroit

<http://www.tc.gc.ca/fra/medias/fiches-information-menu-5921.htm>

Plan stratégique de la Sécurité maritime – La nouvelle vague pour 2009-2015

<http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-tp13111-ministre-2201.htm>

Politique aérienne internationale Ciel bleu

<http://www.tc.gc.ca/fra/politique/ace-consultations-cielbleu-745.htm>

Politique sur la structure de gestion, des ressources et des résultats
<http://www.tbs-sct.gc.ca/pol/doc-fra.aspx?id=18218§ion=text>

Portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités
<http://www.tc.gc.ca/fra/sujet-ausujetdetic.htm>

Portes et corridors du Canada
<http://www.portesducanada.gc.ca/index2.html>

Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires
<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/aeroports-paia-menu-327.htm>

Programme relatif à l'air pur du gouvernement fédéral
<http://www.ec.gc.ca/air/default.asp?lang=Fr&n=14F71451-1>

Rapport annuel Les transports au Canada
<http://www.tc.gc.ca/fra/politique/rapport-aca-anre2008-index-1185.html>

Règlement de l'aviation canadien
<http://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/servreg/rac/menu.htm>

Site Web de Transports Canada
<http://www.tc.gc.ca>

Stratégie de développement durable du Ministère
<http://www.tc.gc.ca/fra/politique/acs-dd-smdd-2615.htm>

Stratégie fédérale de développement durable
www.ec.gc.ca/dd-sd/default.asp?lang=Fr&n=C2844D2D-1

Stratégie de la Porte continentale Ontario-Québec
<http://www.portecontinentale.ca/index2.html>

Stratégie de la Porte et du Corridor de commerce de l'Atlantique
<http://www.portedelatlantique.gc.ca/index2.html>

VIA Rail Canada inc.
<http://www.viarail.ca/fr/a-propos-de-via>

NOTA



NOTA



NOTA



