



Transports Canada

Rapport sur le rendement

Pour la période se terminant le 31 mars 2003

L'honorable David M. Collenette
Ministre des Transports

Résumé

Message du ministre

1.0 Introduction à Transports Canada

- [1.1 Qui nous sommes](#)
- [1.2 Mandat législatif](#)
- [1.3 Nos objectifs stratégiques](#)
- [1.4 Structure organisationnelle axée sur les résultats](#)
- [1.5 Nos partenaires](#)

2.0 Contexte sociétal

- [2.1 Répercussions des transports](#)
- [2.2 Lien avec les priorités de l'État](#)
- [2.3 Droit devant - Une vision pour les transports au Canada](#)
 - [2.3.1 Orientations stratégiques](#)
- [2.4 Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada \(projet de loi C-26\)](#)

3.0 Rendement du Ministère

- [3.1 Contribution à nos objectifs stratégiques](#)
- [3.2 Modèle de rendement fondé sur les résultats](#)
- [3.3 Aperçu des dépenses du Ministère](#)
- [3.4 Résultats en matière de rendement par orientation stratégique](#)

- [3.4.1 Cadre du marché](#)
- [3.4.2 Infrastructures](#)
- [3.4.3 Protection de l'environnement](#)
- [3.4.4 Sécurité et sûreté](#)
- [3.4.5 Innovation et compétences](#)
- [3.5 Transports Canada - Le programme de gestion](#)

4.0 Tableaux financiers

- [Tableau A - Sommaire des crédits](#)
- [Tableau B - Comparaison du total des dépenses prévues et des dépenses réelles](#)
- [Tableau C - Comparaison historique des dépenses nettes](#)
- [Tableau D - Recettes](#)
- [Tableau E - Paiements législatifs](#)
- [Tableau F - Paiements de transfert](#)
- [Tableau G - Précisions sur les paiements de transfert](#)
- [Tableau H - Prêts, investissements et avances](#)
- [Tableau J - Achats et marchés](#)
- [Tableau K - Modèle de rapport d'information sur l'imputation aux clients extérieurs](#)
- [Tableau L - Gestion du matériel](#)

5.0 Nos bureaux

Index

Résumé

Orientation stratégique	Points forts du rendement
Cadre du marché (voir section 3.4.1)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Depuis plusieurs dizaines d'années, le réseau de transport a subi des transformations radicales, qui ont eu nombre de résultats positifs. Les gains de productivité dans le secteur des transports ont largement dépassé ceux de l'économie en général dans des proportions de deux pour un.

	<ul style="list-style-type: none"> Les dépenses consacrées par le fédéral au secteur des transports accusent une tendance générale à la baisse.
Infrastructures (voir section 3.4.2)	<ul style="list-style-type: none"> L'initiative de commercialisation des aéroports fédéraux connaît un succès retentissant. Les aéroports du Canada traitent près de 90 millions de passagers réguliers par an. Pour faire face à ce niveau d'activité, plus de 6 milliards \$ de fonds privés ont été investis dans des projets d'immobilisations aéroportuaires depuis 1992. À la fin mars 2003, Transports Canada s'était dessaisi de 448 de ses 549 ports d'origine, faisant réaliser aux contribuables canadiens des économies de plus de 122 millions \$.
Protection de l'environnement (voir section 3.4.3)	<ul style="list-style-type: none"> À la fin de 2002-2003, Transports Canada avait recensé 474 sites potentiellement contaminés, dont 447 ont fait l'objet d'une évaluation; 27 sont soupçonnés d'être contaminés. L'an dernier, Transports Canada a procédé à 174 évaluations environnementales conformément à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. En 2002, 24 des 65 véhicules neufs achetés par Transports Canada étaient alimentés par des carburants de substitution.
Sécurité et Sûreté (voir section 3.4.4)	<ul style="list-style-type: none"> En dépit d'une augmentation de la circulation, des planchers records d'accidents ont été enregistrés dans les secteurs du transport aérien et maritime (les plus bas taux annuels en 25 ans) et sur la route (le moins grand nombre de collisions ayant fait des victimes depuis plus de 50 ans). Dans le secteur du transport ferroviaire, les accidents déclarés ont poursuivi leur tendance à la baisse quinquennale.
Innovation et compétences (voir section 3.4.5)	<ul style="list-style-type: none"> 30 millions \$ sont consacrés aux systèmes de transport intelligents (STI), dont 4 millions \$ ont été dépensés ou engagés dans des innovations STI. Transports Canada s'emploie à moderniser les équipements et les installations du Centre d'essais pour véhicules automobiles de Blainville (Québec).

Message du ministre

J'ai le plaisir de soumettre le Rapport ministériel sur le rendement de Transports Canada pour la période qui a pris fin le 31 mars 2003.

L'an dernier a été à nouveau une année chargée pour le Ministère. Parmi ses principaux exploits, il faut mentionner Droit devant - Une vision pour les transports au Canada, que j'ai eu la grande fierté de publier en février 2003. Ce document contient des recommandations de vaste portée pour que le Canada possède le meilleur réseau de transport qui soit au cours des dix



prochaines années et au-delà, et prenne des mesures concrètes pour faire face aux défis immédiats auxquels est confronté le réseau de transport.

Comme vous le constaterez à la lecture de ce rapport, nous commençons déjà à voir des résultats concrets dans les principaux secteurs répertoriés dans Droit devant. Nous établissons des cadres qui favorisent une conjoncture propice à la concurrence, ce qui procure aux Canadiens un plus grand nombre de choix en matière de transport. Nous investissons dans des infrastructures pour réduire les encombrements et permettre au réseau de transport de satisfaire aux besoins accrus de l'économie.

Pendant ce temps, nous enregistrons d'intéressants progrès dans la mise en oeuvre de notre deuxième Stratégie de développement durable, dont le but est d'atténuer les incidences que les transports ont sur l'environnement et sur notre qualité de vie. Et, grâce à une réglementation intelligente, à l'harmonisation et à la promotion d'une culture de la sécurité, et à un certain nombre d'initiatives visant à renforcer la sûreté, nous continuons d'avoir l'un des réseaux de transport les plus sûrs et les plus sécuritaires du monde. Ces résultats sont possibles dans une large mesure grâce à de nouvelles approches et technologies novatrices et aux compétences des travailleurs de ce qui est en passe de devenir un secteur de plus en plus axé sur le savoir.

Les transports nous touchent au quotidien, depuis le temps qu'il nous faut pour aller au travail jusqu'aux produits que nous trouvons sur les étagères de nos magasins, et ils ont de profondes répercussions sur l'économie et sur notre qualité de vie. C'est pourquoi j'encourage tous les Canadiens à s'investir tandis que nous continuons à donner corps à notre vision du meilleur réseau de transport qui soit pour le Canada et les Canadiens.

L'honorable David M. Collenette, C.P., député
Ministre des Transports

1.0 Introduction à Transports Canada

1.1 Qui nous sommes

Transports Canada a la responsabilité de donner suite aux politiques, aux programmes et aux objectifs établis par le gouvernement du Canada en matière de transport. Le Ministère veille à ce que tous les éléments du réseau de transport fonctionnent de façon efficace et intégrée afin d'offrir aux Canadiens un réseau viable à la fois sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement.

Notre vision . . .

Le meilleur réseau de transport pour le Canada et les Canadiens

Notre mission . . .

Établir et administrer des politiques, règlements et programmes pour assurer un réseau de transport

sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement

1.2 Mandat législatif

Au Canada, tous les ordres de gouvernement sont responsables du réseau de transport national. L'exécution des programmes et la prestation des services de Transports Canada se font conformément aux nombreux pouvoirs législatifs et constitutionnels. Notre rôle consiste à élaborer un cadre pertinent de politiques et de lois qui amélioreront la sécurité, la sûreté, la compétitivité et la viabilité du réseau de transport canadien.

Voici quelques-unes des lois que nous administrerons :

- *Loi sur l'aéronautique*
- *Loi maritime du Canada*
- *Loi sur la marine marchande du Canada*
- *Loi sur les transports du Canada*
- *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*
- *Loi sur le ministère des Transports*
- *Loi sur la responsabilité en matière maritime*
- *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles*
- *Loi de 1987 sur la sécurité des véhicules automobiles*
- *Loi sur la sécurité ferroviaire*
- *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*

Pour obtenir une liste complète des lois administrées par Transports Canada, visitez notre site Web : www.tc.gc.ca/lois-reglements/listedeslois/menu.htm

1.3 Nos objectifs stratégiques

Les objectifs stratégiques de Transports Canada sont :

- d'établir des normes rigoureuses pour assurer un réseau de transport sécuritaire et sûr;
- de contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada;
- de protéger l'environnement physique.



1.4 Structure organisationnelle axée sur les

résultats

Aujourd'hui, la plupart des questions requièrent une approche multidisciplinaire qui tient compte d'un large éventail de facteurs liés à la sécurité, à l'économie et à l'environnement. De plus, la plupart des problèmes exigent des partenariats et la collaboration de nombreuses autorités publiques et de nombreux groupes d'intérêt. Les décisions doivent être soigneusement soupesées et analysées pour concilier au mieux des intérêts opposés. De fait, les mesures prises pour obtenir des résultats dans un secteur peuvent avoir de graves conséquences sur d'autres secteurs.

Compte tenu de la complexité du programme national de transports, Transports Canada utilise une méthode de gestion matricielle. La matrice définit les responsabilités de leadership sur les plans organisationnel et fonctionnel. Ainsi, les résultats sont au centre de la planification et des rapports du Ministère et sont obtenus d'une façon intégrée, où les différences régionales trouvent leur place.

Sur le plan organisationnel, le Ministère est divisé en quatre groupes à l'administration centrale dirigés par des sous-ministres adjoints et en cinq bureaux régionaux, dirigés par des directeurs généraux régionaux. L'administration centrale comprend également le groupe Communications, les Services juridiques, le cabinet du ministre et le bureau du sous-ministre. Les dirigeants sont responsables de la gestion de leur organisation et de la production des résultats définis dans les plans nationaux des secteurs de services.

Sur le plan fonctionnel, Transports Canada compte quatre secteurs d'activités dont chacun comporte au moins deux secteurs de services (voir tableau ci-après). Les secteurs d'activités sont le reflet des programmes et des services du Ministère et pas exactement celui des axes organisationnels. Ils recoupent les organisations régionales pour favoriser la multimodalité qui est axée sur des stratégies et des résultats communs. Les secteurs d'activités et de services constituent des tribunes permettant d'établir les programmes, politiques et normes nationaux et d'assurer la direction fonctionnelle des bureaux régionaux qui ont été établis pour veiller à ce que la prestation des services se fasse le plus près possible des clients et des groupes d'intérêt.

Secteurs d'activités et secteurs de services de Transports Canada

Tableau 1 – Secteurs d'activités et secteurs de services de Transports Canada

Politiques	Programmes et Cessius	Sécurité et Sûreté	Administration ministérielle
Politiques de transports	Aéroports	Sécurité aérienne	Services généraux
Surveillance et analyse du système des transports	Ferries	Sécurité maritime	Gestion ministérielle
	Stades	Sécurité routière	
	Environnement	Sécurité ferroviaire	
		Services des aéroports	
		Recherche et développement	
		Sûreté et préparatifs d'urgence	
		Transport des marchandises dangereuses	
		Sécurité multimodale	

1.5 Nos partenaires

Transports Canada collabore avec des centaines d'organismes concernés par les questions de transport.

Autres organismes fédéraux - dont les programmes et services peuvent être touchés par les activités de transport - Agriculture et Agroalimentaire Canada, Administration du pont Blue Water, Agence des douanes et du revenu du Canada, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, Agence canadienne d'inspection des aliments, Commission canadienne de sûreté nucléaire, Service canadien du renseignement de sécurité, Office des transports du Canada, Tribunal de l'aviation civile, ministère de la Défense nationale, Environnement Canada, Société des ports fédéraux Ltée, Pêches et Océans Canada, Santé Canada, Industrie Canada, Justice Canada, Ressources naturelles Canada, Gendarmerie royale du Canada, Solliciteur général du Canada et Bureau de la sécurité des transports ainsi que les administrations portuaires canadiennes et les administrations portuaires.

Administrations provinciales, territoriales et municipales - surtout en ce qui concerne l'entretien du réseau routier et la promotion de la sécurité routière, de même que le programme concernant le transport des marchandises dangereuses.

Entreprises du secteur des transports - qui comptent toutes sur l'application juste et équitable des règlements et sur l'élaboration de politiques visant à accroître l'efficacité du réseau de transport - Air Canada, Algoma Central Cooperation, Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada, Canadien Pacifique Limitée, Association canadienne des fabricants de matériels aéronautiques, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, Canadian Steamship Lines, Association canadienne des constructeurs de véhicules, NAV CANADA, Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, Upper Lakes Group Inc., VIA Rail et WestJet.

Organismes et associations - qui ont un intérêt direct dans les infrastructures de transport, le régime de réglementation et la sécurité - Association des administrations portuaires canadiennes, Association du transport aérien du Canada, Association des compagnies de chemin de fer régionales du Canada, Association québécoise de transport et des routes, Conseil canadien de la sécurité, Association canadienne des producteurs pétroliers, Conseil des aéroports du Canada, Association canadienne de l'autobus, Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, Association canadienne des pipelines de ressources énergétiques, Association canadienne des opérateurs de traversiers, Conseil consultatif maritime canadien, Association des armateurs canadiens, Alliance canadienne du camionnage, Association canadienne du transport urbain, Chambre de commerce maritime, Chamber of Shipping of British Columbia, Conseil des transporteurs maritimes, Fédération canadienne des municipalités, Motor Coach Canada, Opération Gareautrain, Association des chemins de fer du Canada, Fédération maritime du Canada, Association des transports du Canada, Comité consultatif sur les politiques générales relatives au transport des marchandises dangereuses, Groupe de travail fédéral-provincial-territorial sur le TMD, syndicats et associations de constructeurs automobiles.

Organismes internationaux - pour échanger des renseignements et harmoniser les règlements en matière de transport - Forum de coopération économique Asie-Pacifique, Autorités conjointes de l'aviation,

Administrations des ponts internationaux, Organisation de l'aviation civile internationale, Organisation internationale du travail, Organisation maritime internationale, Organisation internationale de normalisation, Organisation du Traité de l'Atlantique-Nord, National Highway Traffic Safety Administration, Society of Automotive Engineers, Organisation de coopération et de développement économiques, Sommet des Amériques, Comité d'experts de l'ONU sur le transport des marchandises dangereuses, Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, Forum mondial pour l'harmonisation de la réglementation automobile, Agence internationale de l'énergie atomique, U.S Department of Transportation, U.S. Federal Emergency Management Agency, U.S. Transportation Security Administration, Conférence européenne de l'aviation civile, et Association mondiale de la Route, pour ne nommer que ceux-ci.

2.0 Contexte sociétal

2.1 Répercussions des transports

Les transports jouent un rôle fondamental dans la vie quotidienne des Canadiens, aussi bien sur le plan social qu'économique. Nous dépendons de tous les modes de transport - c'est-à-dire des avions, des trains, des navires, des camions, des autobus et des véhicules motorisés privés - pour le transport des marchandises et pour nos déplacements. En outre, saviez-vous que :

- En 2002, les entreprises de transport sont intervenues pour 4 % du produit intérieur brut (PIB). Les investissements dans les transports ont représenté 3,3 % du PIB.
- En 2002, 41 % du PIB du Canada avait un rapport direct avec les exportations, dont la majeure partie sont des marchandises transportées entre le Canada et les marchés d'écoulement des États-Unis et du monde entier.
- Le commerce total de marchandises entre le Canada et les États-Unis s'est chiffré à 565 milliards \$ en 2002, soit environ 1,5 milliard \$ par jour; 65 % de ces marchandises ont été acheminées par camion et 17 % par train.
- L'ensemble du commerce de marchandises du Canada avec tous les autres pays s'est chiffré à 745 milliards \$ en 2002; 56 % de ces marchandises (417 milliards \$) ont été acheminées par la route, 14 % (103 milliards \$) par train, 14 % (102 milliards \$) par bateau et 10 % (75 milliards \$) par avion.
- La consommation totale d'énergie de l'économie canadienne a reculé de 0,4 % entre 2000 et 2001, alors que la demande d'énergie dans le secteur des transports, qui représente 34 % du total, a baissé de 1 %.
- Les dépenses touristiques au Canada se sont chiffrées à 51,8 milliards \$ en 2002, dont 19,9 milliards \$ dans le secteur des transports. Sur les sommes consacrées aux transports, plus de la moitié l'ont été aux voyages en avion et le tiers aux voyages en automobile.
- Le secteur des transports est la plus importante source d'émissions de gaz à effet de serre (GES) au Canada, et représente 25 % du total. Sur les émissions de GES attribuables au secteur des

transports en 2000, le transport routier compte pour près de 77 %, le transport aérien, 10,3 %, et les transports ferroviaire et maritime confondus, moins de 9,5 %.

- L'industrie aérospatiale canadienne emploie 90 000 personnes à travers tout le pays. Depuis 1990, le chiffre d'affaires de l'industrie aérospatiale canadienne a plus que doublé, atteignant 23,2 milliards \$ en 2001, tandis que les recettes en 2001 ont dépassé de 14 % le cap des 20,3 milliards \$ atteint en 2000.

Le rapport annuel Les transports au Canada 2002 contient une mine de renseignements sur la situation du réseau de transport canadien. Vous pouvez le consulter sur le site Web du Ministère à l'adresse www.tc.gc.ca/pol/fr/anre/rapport_annuel_sur_les_transports.htm

2.2 Lien avec les priorités de l'État

Les transports contribuent à un certain nombre des grandes priorités de l'État, comme la gouverneure générale l'a annoncé dans le discours du Trône de 2002 :

Bâtir des villes concurrentielles et des communautés saines

Conscient du lien fondamental qui existe entre la prospérité économique et la qualité de vie, le gouvernement du Canada a pris l'engagement d'avoir des villes concurrentielles et des communautés saines, dont les transports sont un maillon vital. Étant donné que 80 % des Canadiens vivent aujourd'hui dans des centres urbains, nous sommes témoins d'une augmentation des volumes de la circulation et des répercussions que les encombrements qui en résultent peuvent avoir sur l'économie, l'environnement, la société et la sécurité. Des réseaux de transport efficaces et rentables, notamment des infrastructures et des transports publics modernes, revêtiront beaucoup d'importance pour le dynamisme futur de nos villes et de nos collectivités.

Bâtir un environnement sain et s'attaquer au défi du changement climatique

Depuis la ratification du Protocole de Kyoto, le gouvernement du Canada a fait du changement climatique une priorité nationale et s'est engagé à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) d'ici 2012. Le gouvernement collabore de près avec tous les Canadiens et la communauté mondiale pour relever ce défi. Les transports (qui sont la plus importante source d'émissions de GES au Canada, soit 25 % du total des émissions), contribuent à la solution aux problèmes posés par les changements climatiques, grâce à des technologies novatrices, des investissements stratégiques dans les infrastructures et des changements de comportements individuels.

Faire du Canada un aimant qui attire les talents et les investisseurs - un chef de file mondial incontesté de l'innovation et de l'apprentissage

En février 2002, le gouvernement du Canada a publié sa Stratégie en matière d'innovation, qui met au défi tous les secteurs de l'économie de devenir plus novateurs et de se doter d'effectifs hautement qualifiés capables de rivaliser avec les meilleurs sur les marchés mondiaux. Pour y parvenir, une partie

de la stratégie cherche à améliorer nos performances en matière de recherche et développement et à trouver de nouveaux moyens de créer des connaissances et d'en assurer la transmission jusqu'aux marchés; de trouver des moyens de perfectionner, d'attirer et de retenir les esprits les plus brillants et les plus talentueux; et de trouver des moyens d'améliorer les politiques commerciales et réglementaires pour appuyer l'innovation. Les transports auront un rôle crucial à jouer dans ce programme, sous deux rapports. En premier lieu, le secteur s'est éloigné du rôle traditionnel qui lui était imparti dans l'ancienne économie traditionnelle et il est à bien des égards fermement enchâssé dans la nouvelle économie de haute technologie. En deuxième lieu, étant donné que le secteur transporte pour plus de 1 billion \$ de marchandises par an et emploie plus de 850 000 personnes, c'est incontestablement un grand catalyseur de l'économie. Si nous voulons que le pays réalise tout son potentiel en matière d'innovation (et que nous réussissions à attirer des investissements ou tout simplement à écouler de nouveaux produits sur les marchés), nous avons besoin d'un réseau de transport moderne et efficace, enraciné dans un effectif à la fois qualifié et innovant.

Protéger la sécurité et la sûreté des Canadiens

Le gouvernement du Canada a pris l'engagement de continuer à collaborer avec les intervenants pour garantir la sécurité et la sûreté des Canadiens, de rester vigilant et prêt à protéger les Canadiens contre les menaces nouvelles et de collaborer avec les États-Unis et d'autres protagonistes internationaux pour assurer nos besoins communs de sûreté. Tandis que nous nous remettons des effets catastrophiques des attaques terroristes du 11 septembre 2001, nous devons constamment veiller à ce que le réseau de transport soit à la fois sûr et sans danger, tout en conciliant ce besoin avec celui d'un réseau ouvert et efficace qui appuie nos échanges commerciaux et notre bien-être économique.

Toutes ces priorités gouvernementales se reflètent dans le nouveau document sur la vision des transports publié par le ministre des Transports en 2003. Les principes directeurs et les orientations stratégiques de ce document sont analysés dans la section 2.3 ci-après.

2.3 Droit devant - Une vision pour les transports au Canada

Le 25 février 2003, le ministre des Transports a publié *Droit devant - Une vision pour les transports au Canada*. Ce document, qui est le fruit de nombreuses consultations, expose le cadre stratégique qui permettra au réseau de transport de répondre entièrement aux besoins économiques, sociaux et environnementaux au cours des dix prochaines années et au-delà.

Droit devant énonce la vision, le cadre stratégique et les principes qui orienteront les décisions du gouvernement du Canada dans le domaine des transports dans des secteurs aussi névralgiques que les politiques commerciales, les investissements dans les infrastructures stratégiques et les initiatives à l'appui des programmes de l'État dans les domaines de la sécurité et de la sûreté, des villes concurrentielles et des communautés saines, des changements climatiques, ainsi que de l'innovation et des compétences.

La vision du gouvernement du Canada d'un réseau de transport durable repose sur les principes

suivants :

- les niveaux de sécurité et de sûreté les plus élevés possible pour la vie humaine et les biens matériels, grâce à des normes et à des règlements axés sur le rendement, le cas échéant;
- le transport efficient des gens et des biens pour favoriser la prospérité économique et une qualité de vie durable - grâce à des marchés concurrentiels et à des interventions ciblées en matière de réglementation et de dépenses;
- le respect de l'héritage environnemental pour les générations futures de Canadiens - grâce aux processus d'évaluation et de planification environnementale lors de la prise de décisions en matière de transport et à des interventions sélectives en matière de réglementation et de dépenses;
- des droits d'utilisation qui reflètent mieux le coût total des activités de transport et des décisions au sujet des infrastructures de transport qui répondent mieux aux besoins des utilisateurs - grâce à des modèles de gestion qui prévoient la participation des intervenants et la transparence;
- l'accessibilité raisonnable au réseau national de transport pour les personnes qui habitent dans les régions éloignées du Canada; l'accessibilité au réseau national sans obstacles abusifs pour les personnes atteintes d'une déficience;
- la coordination et l'harmonisation des mesures dans tous les modes de transport pour appuyer l'intermodalité et parvenir à la neutralité modal
- des partenariats et l'intégration entre les gouvernements et avec le secteur privé pour établir un cadre stratégique des transports intégré et cohérent, tenant compte des compétences, des responsabilités et des rôles respectifs de tous les participants.

2.3.1 Orientations stratégiques

Les cinq orientations stratégiques exposées dans Droit devant sont décrites ci-dessous.

Cadre du marché

La concurrence du marché constitue le fondement du cadre présenté dans Droit devant. L'expérience démontre que la dépendance à l'égard des lois du marché a des retombées réelles et durables pour les contribuables, les utilisateurs, les collectivités et pour l'économie en général. La commercialisation et la privatisation ont démontré leur valeur, comme en témoignent la prospérité des aéroports et des ports, la Voie maritime du Saint-Laurent, les services de navigation aérienne et la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada. La productivité a progressé, en moyenne de 2,5 % par an dans les années 1990, et les coûts ont reculé, puisque les coûts annuels de transport ont baissé de plus de 13 milliards \$ depuis vingt ans.

Misant sur de tels succès, le gouvernement se propose de peaufiner cette démarche stratégique pour encore plus stimuler la concurrence et l'efficacité là où cela est nécessaire, convaincu que le réseau de transport de demain doit demeurer essentiellement axé sur les forces du marché, le gouvernement fixant un cadre concurrentiel et n'intervenant qu'en dernier recours. Nous devons également repenser notre

façon de percevoir le réseau national de transport. Nous ne pouvons plus y voir une mosaïque de moyens de transport parallèles et concurrents, mais plutôt un seul réseau interdépendant qui relie les différentes régions du Canada les unes aux autres ainsi qu'aux marchés du reste du monde selon un mode intégré et continu.

Infrastructures

Depuis 1993, le gouvernement du Canada a investi plus de 8 milliards \$ pour moderniser les infrastructures du pays, essentiellement dans le secteur des transports. Le gouvernement entend continuer d'investir dans les infrastructures stratégiques à l'appui de la compétitivité, de la croissance durable et de l'intermodalité, en particulier pour réduire les encombrements dans les villes et les embouteillages dans les couloirs commerciaux. Le gouvernement entend engager ces investissements avec le concours d'autres ordres de gouvernement et du secteur privé. Cela englobera des initiatives pour répondre aux besoins en matière de transport urbain, comme les transports en commun, ainsi que les axes commerciaux et les corridors de passagers, tout en restant sensible aux besoins des régions rurales et éloignées.

Protection de l'environnement

Le gouvernement du Canada a pris l'engagement d'améliorer le rendement environnemental du secteur des transports. Ce dernier est censé assumer sa part des responsabilités qui permettront au Canada de s'acquitter de ses obligations internationales dans le domaine des changements climatiques. Avec le concours d'autres entités, le gouvernement continuera d'analyser les répercussions des transports sur l'environnement. Il fera la promotion du respect de l'environnement comme critère pour la planification des transports, trouvera des moyens de mettre en oeuvre les obligations environnementales du Canada et freinera la pollution dans le secteur des transports, notamment en adoptant des véhicules de haute technologie, en utilisant des carburants moins polluants et en trouvant des moyens d'accroître l'efficacité du transport des marchandises.

Sécurité et sûreté

Doté de l'un des réseaux de transport les plus sûrs et sécuritaires du monde, le Canada entend maintenir sa position dominante. La sécurité et la sûreté demeureront les clés de voûte de la politique des transports du Canada. Un réseau de transport sûr et sécuritaire est un élément essentiel de l'engagement du gouvernement à vouloir protéger la santé et le bien-être de tous les Canadiens. C'est également un élément indispensable de la libre circulation des marchandises au Canada et avec nos partenaires commerciaux. Partant d'une position de force, nous avons amélioré notre réseau en prenant des mesures rapides et fructueuses après les événements tragiques du 11 septembre 2001 afin de renforcer la sécurité et la sûreté dans tous les modes de transport. Nous poursuivrons ces efforts pour promouvoir une culture de la sécurité et de sûreté dans le milieu des transports.

Innovation et compétences

Pour donner corps à la vision énoncée dans Droit devant, nous aurons besoin d'un secteur éminemment

novateur mû par un effectif hautement qualifié. Il existe dans le secteur des transports une forte demande d'employés possédant des compétences diverses et complexes, bien plus que celles que l'on assimile traditionnellement aux transports. Nous devons trouver le moyen de faire connaître aux gens les débouchés qui s'offrent dans ce secteur et les inciter à faire carrière dans ce domaine. Le secteur des transports doit renouveler son engagement envers les activités de recherche et développement par le biais de projets de R et D axés sur des partenariats. L'innovation dans le secteur des transports, notamment la conception de systèmes de transport intelligents, n'est pas seulement indispensable au maintien de sa propre croissance et compétitivité, mais elle contribuera à l'atteinte des priorités nationales comme la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la sécurité et la sûreté, et l'amélioration de la qualité de vie dans les villes.

Droit devant - Une vision pour les transports au Canada est disponible sur notre site Web à l'adresse www.tc.gc.ca/sujet/droitdevant/menu.htm

2.4 Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada (projet de loi C-26)

En guise de première mesure pour respecter un certain nombre des engagements pris dans Droit devant - Une vision pour les transports au Canada, le gouvernement du Canada a introduit la Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada (projet de loi C-26), qui contient une série de modifications à la Loi sur les transports au Canada (LTC), afin d'en affiner les dispositions. Les modifications proposées sont le fruit des nombreuses consultations menées avec l'industrie, les intervenants, les provinces et les territoires. Elles englobent des réponses à quantité de recommandations issues des rapports du Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada et de l'observatrice indépendante de la transition de la restructuration de l'industrie du transport aérien.

Dans l'industrie du transport aérien, les modifications visent la transparence des annonces de tarifs aériens, l'amélioration de l'accès du public aux conditions et modalités qui se rattachent aux tarifs aériens, et une concurrence accrue sans que cela cause trop de difficultés aux transporteurs aériens. Les modifications s'appliquent à une disposition en vigueur qui confère à l'Office des transports du Canada le pouvoir d'enquêter et de remédier aux tarifs déraisonnables et aux tarifs de fret sur les routes aériennes monopolistes au Canada, et de créer des conditions autorisant les transporteurs canadiens nouveaux et existants à prendre de l'expansion sur le marché national tout en protégeant l'intérêt du public.

Les modifications relatives au transport ferroviaire prévoient l'amélioration du régime de protection des expéditeurs pour les clients du transport ferroviaire, la résolution des problèmes de bruit, la modification des dispositions actuelles régissant l'abandon des voies de chemin de fer, l'amélioration du cadre stratégique des services ferroviaires voyageurs, et la modification des conditions s'appliquant aux demandes d'arbitrage. Les modifications aboutiront également à un mécanisme d'approbation en ce qui concerne la construction ou la modification des ponts et des tunnels internationaux.

Le projet de loi C-26 prévoit également d'enchâsser l'engagement du gouvernement du Canada envers l'environnement dans la Politique nationale des transports énoncée dans la LTC pour démontrer clairement la nouvelle importance qu'il entend donner à l'avenir aux questions environnementales dans

les politiques des transports du Canada. Enfin, le projet de loi portera création d'une nouvelle loi sur VIA Rail Canada pour que cette entreprise soit traitée sur le même pied que la plupart des autres sociétés d'État, vu qu'aucune loi distincte n'a été adoptée pour VIA Rail lors de sa création en 1977.

Bon nombre des principales initiatives abordées dans ce rapport font suite aux recommandations du Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada de 2001. Le comité a formulé des recommandations détaillées, ainsi que des exigences précises au sujet des mesures particulières à prendre. Le gouvernement du Canada a analysé les propositions et examiné les points de vue de tous les intervenants, notamment ceux d'autres gouvernements. Les conclusions qu'il en a tirées à l'issue de ces consultations se reflètent dans les mesures proposées.

Pour d'autres précisions sur le projet de loi C-26, nous vous renvoyons à l'adresse Internet www.parl.gc.ca/LEGISINFO/index.asp?Lang=F&Chamber=C&StartList=2&EndList=200&Session=11&List=toc&query=3360&Type=0&Scope=I&query_2=N

3.0 Rendement du Ministère

3.1 Contribution à nos objectifs stratégiques

Objectifs stratégiques de Transports Canada		
<i>Établir des normes rigoureuses pour assurer la sûreté et la sécurité du réseau de transport</i>	<i>Contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada</i>	<i>Protéger l'environnement physique</i>
Dépenses nettes 2002-2003 par objectif stratégique¹		
750 millions \$	466 millions \$	36 millions \$
↑	↑	↑
Orientations stratégiques		
Droit devant - Une vision pour les transports au Canada		
Sécurité et sûreté <i>(voir section 3.4.4)</i>	Cadre du marché <i>(voir section 3.4.1)</i>	Protection de l'environnement <i>(voir section 3.4.3)</i>
	Infrastructures <i>(voir section 3.4.2)</i>	
	Innovation et compétences <i>(voir section 3.4.5)</i>	

1 Les dépenses nettes de 2002-2003 sont liées aux objectifs stratégiques en fonction d'une évaluation raisonnable qui permet au lecteur de se faire une idée de l'ampleur des dépenses engagées pour obtenir des résultats. À noter que l'objectif économique tient compte des sociétés d'État.



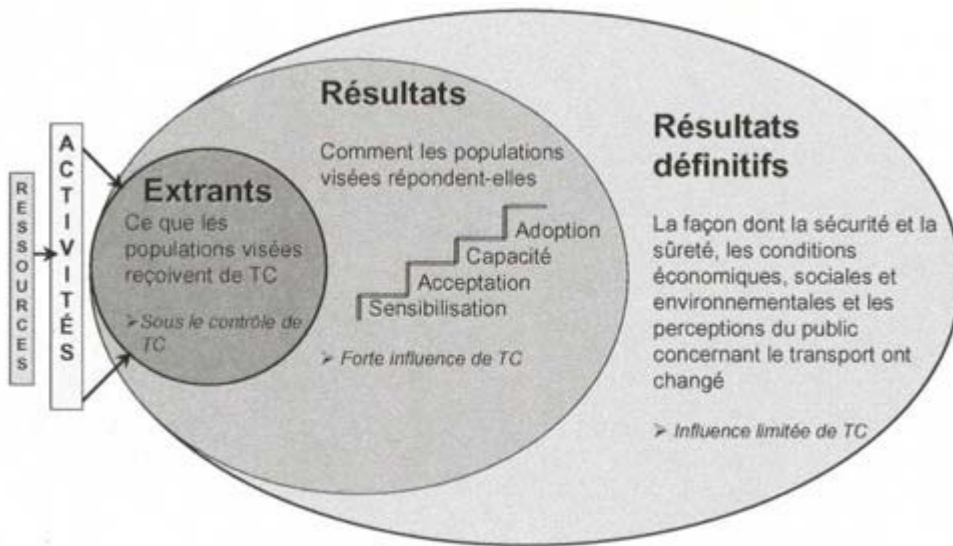
3.2 Modèle de rendement fondé sur les résultats

Transports Canada a adopté le modèle logique de rendement des sphères d'influence qui est illustré ci-dessous. Le rendement du Ministère est établi selon trois niveaux de résultats. Chaque niveau prend appui sur le précédent, à commencer par les activités et les résultats opérationnels et de gestion, pour en arriver aux résultats de niveau supérieur qui ont une incidence sur les Canadiens, en passant par les résultats touchant le comportement.

Grâce à l'établissement d'une chaîne de résultats qui explique la contribution du Ministère à ceux-ci, le modèle permet de régler la question des attributions. Étant donné que les objectifs stratégiques de Transports Canada (en matière de sécurité, d'économie et d'environnement) ne dépendent pas exclusivement de la volonté du Ministère, le modèle logique permet de déterminer les comportements clés sur lesquels le Ministère peut exercer une influence pour atteindre des résultats.

L'élaboration et le raffinement des mesures de rendement et des sources de données connexes sont considérés comme des travaux en cours, qui restent donc incomplets. Le cadre stratégique à long terme énoncé dans le document Droit devant, de même que les éventuelles modifications du Cadre de planification, de rapport et de responsabilisation (CPRR), émanant du Secrétariat du Conseil du Trésor, auront sans doute une incidence sur le régime de mesure du rendement actuellement en place à Transports Canada.

Modèle des sphères d'influence



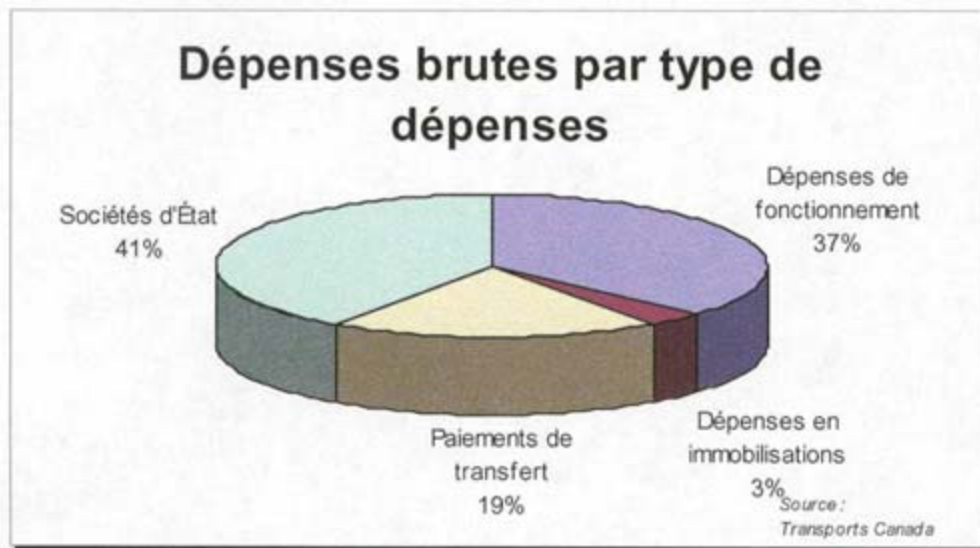
Le tableau qui suit illustre les résultats finals et propose un échantillon des indicateurs de rendement qui se rattachent à nos objectifs stratégiques.

Objectif stratégique	Résultat final	Indicateurs de progrès ¹
Assurer des normes rigoureuses pour assurer la sécurité et la sûreté du réseau de transport	<ul style="list-style-type: none"> ■ Protection de la vie humaine, de la santé, de l'environnement et des biens matériels. ■ Confiance élevée dans la sécurité et la sûreté du réseau de transport. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Baisse du taux d'accidents. ■ Hausse du taux de conformité. ■ Confiance élevée du public dans les déplacements. ■ Compréhension par les intervenants des avantages de la sécurité et des questions qui s'y rattachent. ■ Baisse des risques pour la sûreté. ■ Une collectivité réglementée engagée et bien renseignée.
Contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada	<p>Un réseau de transport intégré et intermodal :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ efficace, rentable, viable, abordable et accessible; ■ réceptif aux besoins des utilisateurs et des collectivités; 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Niveaux des services et des prix. ■ Rentabilité actuelle et prévue des éléments du réseau. ■ Dynamique des coûts opérationnels.

	<ul style="list-style-type: none"> ■ concurrentiel et harmonisé à l'échelle nationale et internationale. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Coûts pour les contribuables. ■ Satisfaction des collectivités et des usagers à l'égard des prix et des services. ■ Retombées pour l'industrie et les consommateurs résultant d'une harmonisation accrue.
Protéger l'environnement physique	<ul style="list-style-type: none"> ■ Un réseau de transport écologiquement durable pour les Canadiens. ■ Baisse des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution attribuable au secteur des transports. ■ Prévention et atténuation des dégâts causés à l'environnement par les activités de transport. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sensibilisation accrue du public aux impacts des activités de transport sur l'environnement. ■ Utilisation accrue de véhicules à haut rendement énergétique. ■ Baisse du nombre de véhicules-kilomètres annuels. ■ Baisse des émissions de GES et d'autres polluants atmosphériques provenant du secteur des transports.
<p><i>1 Cette liste ne se veut pas une liste exhaustive de tous les indicateurs actuels et (ou) futurs.</i></p>		

3.3 Aperçu des dépenses du Ministère

Les dépenses brutes de Transports Canada pour l'exercice 2002-2003 se sont chiffrées à 1,6 milliard \$, comme l'illustre la figure ci-dessous.



La part la plus élevée des dépenses (environ 664 millions \$ ou 41 %) a été consacrée aux sociétés d'État : l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien a reçu 259 millions \$, VIA Rail, 256 millions \$, et le solde a été partagé entre Marine Atlantique SCC, la Queen's Quay West Corporation, la Corporation du Vieux-Port de Montréal Inc. et les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.

Les charges d'exploitation brutes ont représenté 37 % du total des dépenses, avec des dépenses de 602 millions \$. Sur ce montant, 61 % ont été consacrés aux salaires des employés et aux avantages sociaux, alors que le solde a été consacré à d'autres frais comme les services professionnels d'informatique, la formation et l'éducation, et les voyages, l'entretien et les services publics. Près de 64 % des charges d'exploitation de Transports Canada ont été financées à même la collecte des recettes réutilisables.

Trois cent dix-sept millions de dollars, ou 19 %, ont été consacrés aux subventions et contributions (paiements de transfert). Parmi les postes les plus importants, il faut signaler :

subvention de 49 millions \$ pour l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland;

- contributions de 41 millions \$ aux provinces pour améliorer le réseau routier;
- 32 millions \$ au Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires;
- 26 millions \$ au Programme stratégique d'infrastructures routières - volet routier;
- 25 millions \$ de contributions aux compagnies aériennes pour renforcer la sûreté de la porte donnant accès au poste de pilotage dans les aéronefs;
- subvention de 23 millions \$ à la province de Colombie-Britannique au titre des services de transport des marchandises et des passagers par traversier;
- 22 millions \$ au Fonds de cession des ports.

Les dépenses d'immobilisations de Transports Canada se sont élevées à 56 millions \$, soit à peine 3 % des dépenses brutes totales, et ont porté sur divers projets d'entretien et d'environnement.

3.4 Résultats en matière de rendement par orientation stratégique

Transports Canada contribue à la réalisation de ses objectifs stratégiques en poursuivant les objectifs politiques et les orientations stratégiques énoncés dans le document publié récemment Droit devant - Une vision pour les transports au Canada. C'est pourquoi les résultats en matière de rendement qui sont présentés dans ce rapport sont classés selon les cinq grandes orientations stratégiques de Droit devant.

- Cadre du marché,
- Infrastructures,
- Protection de l'environnement,
- Sécurité et sûreté,
- Innovation et compétences.

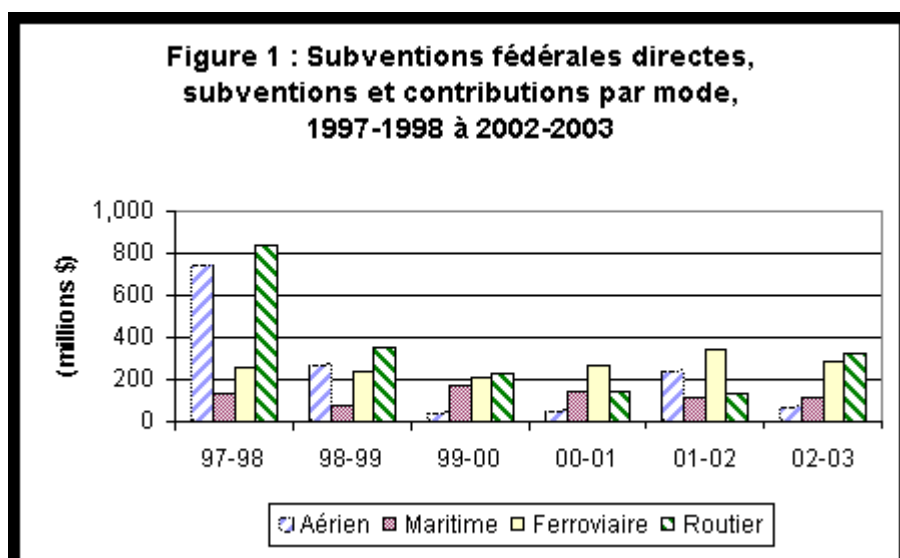
3.4.1 Cadre du marché

La politique des transports doit fournir des cadres de marché qui permettent aux transporteurs et aux fournisseurs d'infrastructures de s'adapter, d'innover, de rester concurrentiels et de servir le public.

Pour contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada, Transports Canada estime que la politique des transports doit fournir les cadres de marché nécessaires qui permettront aux transporteurs et aux fournisseurs d'infrastructures de s'adapter, d'innover, de rester concurrentiels et de servir le public.

Depuis vingt ans, le réseau des transports a connu une évolution radicale, et les changements survenus dans la politique des transports ont eu une foule de retombées positives. C'est ainsi que les gains de productivité dans le secteur des transports ont dépassé ceux de l'économie en général dans des proportions de deux pour un. Il en est résulté une baisse des coûts réels de 10 milliards \$ pour les expéditeurs et les voyageurs. La privatisation et la commercialisation de bon nombre de nos principales infrastructures de transport ont été couronnées par une amélioration sans précédent de l'efficacité et de la disponibilité de capitaux pour agrandir et moderniser ces infrastructures. Depuis 1992, 6 milliards \$ ont été investis dans les améliorations des aéroports du Réseau national d'aéroports (RNA). Quant aux administrations portuaires, elles prévoient investir près de 700 millions \$ dans des projets d'immobilisations au cours des cinq prochaines années.

De plus, les dépenses consacrées par le gouvernement fédéral au réseau de transport accusent une tendance générale à la baisse. Les subventions directes, les subventions et les contributions ont reculé à 789 millions \$ en 2002-2003, soit près de 120 millions \$ de moins que l'année d'avant (voir figure 1).



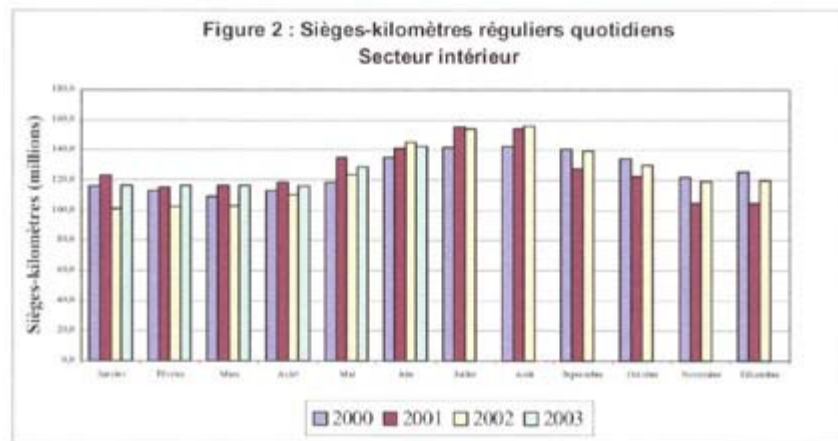
Source : *Les transports au Canada 2002, rapport annuel, TP 13198.*

En même temps, en dépit de très nets progrès dans de nombreux secteurs, il faut reconnaître que l'année 2002-2003 a été difficile pour bien des segments du secteur des transports. Le trafic a diminué dans de nombreux segments, en particulier dans le secteur du transport aérien, qui continue de s'adapter aux nouveaux impératifs de sûreté résultant des attaques terroristes du 11 septembre 2001. Or, les entreprises affichent une très grande résilience, et Transports Canada a lancé un certain nombre d'initiatives pour contribuer au développement du secteur, lesquelles sont décrites ci-après.

1. Industrie du transport aérien

L'industrie canadienne du transport aérien a continué de connaître de grandes fluctuations à la suite des événements du 11 septembre 2001, qui ont incontestablement eu de profondes répercussions en 2001 et 2002. L'état d'incertitude s'est aggravé au début de 2003 avec la guerre en Irak et l'épidémie de syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS) à Toronto. Le fléchissement du trafic qui a suivi a eu de graves conséquences sur la stabilité financière des compagnies aériennes du Canada et sur l'industrie du transport aérien en général. La baisse du trafic et des recettes, la hausse des prix du carburant, les coûts élevés et la concurrence acharnée des compagnies aériennes à faibles coûts ont forcé Air Canada à demander, en avril 2003, la protection contre ses créanciers en vertu de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies.

La figure 2 illustre les sièges-kilomètres quotidiens par mois dans le secteur du transport aérien intérieur en 2000-2003. Elle démontre l'impact profond des événements du 11 septembre 2001 sur le trafic intérieur, qui a connu un rétablissement régulier en 2002. Toutefois, les chiffres relatifs à juin 2003 révèlent une baisse de 2 % de la capacité intérieure, laquelle est principalement attribuable à la restructuration du réseau d'Air Canada, même si, en général, d'autres transporteurs s'emparent de la capacité dont Air Canada s'est délestée.



Source : *Back Associates Official Airline Guide et indicateurs des compagnies aériennes*

Le 22 septembre 2001, le gouvernement fédéral a annoncé qu'il verserait un dédommagement à court terme au titre de la responsabilité civile en cas de guerre et d'acte de terrorisme aux fournisseurs de services aériens essentiels, notamment aux compagnies aériennes, aux aéroports et à NAV CANADA. En juin 2002, la même offre a été faite aux nouveaux venus selon des conditions équivalant à celles qui existaient pour les exploitants de services aériens essentiels au Canada, afin de favoriser la diversification et de promouvoir la concurrence dans l'industrie canadienne du transport aérien. Cette formule de dédommagement continue d'être en vigueur, pour des durées renouvelables de 60 jours, tandis que le gouvernement poursuit ses négociations avec les compagnies d'assurances internationales et l'Organisation de l'aviation civile internationale pour trouver une solution plus stable à plus long terme. Le gouvernement a également progressivement réduit son programme de dédommagement des transporteurs aériens et des exploitants aériens spécialisés du Canada au titre de la fermeture de l'espace aérien qui a suivi les attaques terroristes du 11 septembre 2001. Les paiements se chiffrant à 99 millions \$ ont pris fin en mai 2002.

L'emprise d'Air Canada sur le marché intérieur, qui a atteint 79 % de la capacité intérieure après la faillite de Canada 3000 en novembre 2001, a diminué depuis lors, atteignant 66 % en avril 2003. L'essentiel de la baisse de la part d'Air Canada est attribuable à l'expansion ininterrompue de WestJet, à la création d'un programme de vols d'affrètement intérieurs par Skyservice Airlines, à la réintroduction de vols dans le Canada atlantique par CanJet et au lancement d'une nouvelle compagnie aérienne, Jetsgo. La part du marché intérieur d'Air Canada devrait encore baisser à mesure que de nouveaux venus et d'autres compagnies aériennes poursuivent leur expansion.

Dans le secteur du transport aérien international, les transporteurs canadiens et étrangers ont dû mener une chaude lutte, mais le trafic a retrouvé des niveaux plus normaux en 2002. Les routes internationales cependant, en particulier celles qui desservent l'Asie, ont été gravement touchées par l'épidémie de SRAS, qui a éclaté en février 2003. C'est ainsi que les voyages internationaux en avion ont diminué de 15 % et ont été inférieurs de 20 % par rapport à 2002, et que les compagnies aériennes ont déclaré une très nette baisse des réservations à l'avance pour les mois d'été. À cause de cela, Transports Canada prévoit aujourd'hui que la reprise du trafic (dans le secteur national et international) n'interviendra pas avant 2005 au plus tôt.

En septembre 2002, le ministre des Transports a publié le rapport final de l'observatrice indépendante de la transition de la restructuration de l'industrie du transport aérien, lequel contient des recommandations à long et à court terme en vertu desquelles le gouvernement du Canada est invité à promouvoir la santé et la compétitivité de l'industrie du transport aérien. L'observatrice avait été nommée après la prise de contrôle des Lignes aériennes Canadien International par Air Canada, afin d'analyser les répercussions de la restructuration de l'industrie du transport aérien sur les consommateurs canadiens, sur les collectivités urbaines, rurales et éloignées, sur les agents de voyages et les aéroports ainsi que sur les compagnies aériennes et leurs employés. : Vous trouverez le rapport final en ligne à l'adresse www.tc.gc.ca/pol/fr/Politiqueaerienne/restructuration/Restructuration_des_transporteurs_aeriens.htm

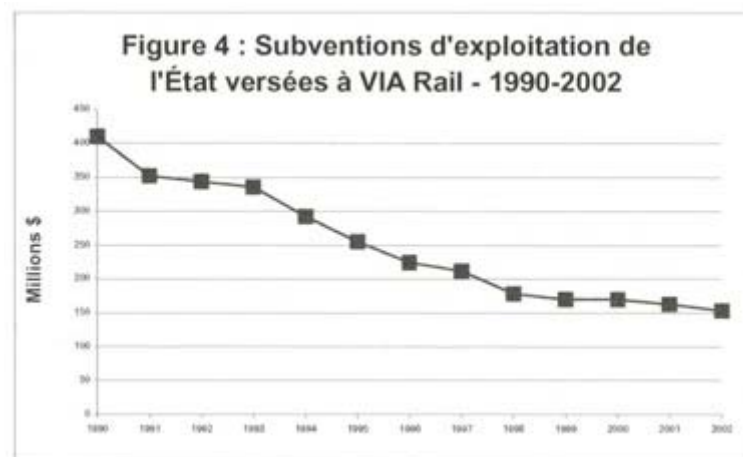
En mai 2002, une nouvelle politique aérienne a été annoncée au sujet des vols réguliers internationaux, laquelle élimine le plafond de 300 000 voyages-passagers réguliers par an et autorise les transporteurs canadiens à demander un certificat d'exploitation de vols internationaux réguliers, quelle que soit la taille du marché du transport aérien. La nouvelle politique favorise la concurrence, l'innovation et la croissance dans l'industrie canadienne du transport aérien, et multiplie les options de voyages internationaux pour les consommateurs canadiens. En vertu de ce changement, en 2002, Air Transat a été désigné comme transporteur desservant le Portugal, la Belgique, les Pays-Bas, l'Irlande, l'Italie et la Pologne.

Le gouvernement s'est engagé à poursuivre la libéralisation progressive des accords bilatéraux de transport aérien du Canada, en s'inspirant de l'accord « ciel ouvert » conclu entre le Canada et les États-Unis en 1995. En 2002-2003, le Canada a signé de nouveaux accords bilatéraux de transport aérien avec Hong Kong, la Suisse, l'Italie et la République tchèque, conférant une plus grande souplesse aux compagnies aériennes qui desservent ces marchés, ce qui devrait aboutir à une augmentation du nombre de vols pour les voyageurs et les expéditeurs.

En mai 2003, l'Accord canado-américain de précontrôle est entré en vigueur. Ce nouvel accord modernise le régime de précontrôle et il officialise le précontrôle à l'aéroport international de Vancouver afin de permettre aux compagnies aériennes du Canada de vendre des services mieux rationalisés aux passagers, notamment aux passagers étrangers. Cet accord pave également la voie à l'adoption de services de précontrôle en transit à Calgary, Montréal et Toronto, même si ces administrations aéroportuaires n'envisagent pas pour l'instant de mettre cet accord en vigueur.

2. Transport de surface

Comme l'illustre la figure 3, VIA Rail a transporté 3 981 000 voyageurs en 2002, soit plus que n'importe quelle année depuis 1988. Pendant ce temps, comme l'illustre la figure 4, elle a abaissé de 17 millions \$ son besoin de subventions d'exploitation de l'État. Depuis 1990, VIA Rail compte de moins en moins sur l'aide de l'État pour son exploitation, l'année 2002 représentant la plus basse subvention versée jusqu'ici, soit de 153,7 millions \$.



La modernisation des voies ferrées et des panneaux de signalisation entre Ottawa et Montréal a été parachevée à l'automne 2002, ce qui permet à VIA Rail d'offrir un service beaucoup plus rapide, réduisant de 25 minutes le temps de parcours le plus court qui est d'une heure et trente-cinq minutes. La société a également modernisé les gares et les installations pour les voyageurs à Moncton, Campbellton, Halifax, Kingston, Kitchener, Brantford, Prince George, Thomson et Jasper, et a construit de nouvelles gares à London et dans l'ouest d'Ottawa.

VIA Rail s'est portée acquéreur de 139 nouvelles voitures Renaissance en 2000, lesquelles sont en cours de modification pour en améliorer l'accessibilité et la sécurité, ce qui aura pour effet d'agrandir son parc d'un tiers. Les nouvelles voitures ont été mises en service sur la liaison de nuit entre Toronto et Montréal en juin 2002, et sur la liaison de jour entre Québec, Montréal et Ottawa en 2002. Les voitures entreront en service entre Montréal et Halifax durant l'été 2003. Dans le couloir Windsor-Québec, VIA Rail a terminé la remise à neuf des wagons VIA-1 pour répondre à la demande élevée et croissante de ce type de service, laquelle a augmenté de 10 % en 2002. VIA Rail a terminé la remise à neuf de cinq autorails diesel, utilisés sur des dessertes régionales et éloignées en Colombie-Britannique et dans le Nord de l'Ontario. VIA a également fait l'acquisition de cinq voitures spécialisées auprès de B.C. Rail pour les mettre en service dans l'Ouest du Canada.

Compte tenu des engagements pris en 2000, le gouvernement du Canada a recruté un surveillant indépendant chargé de rendre compte du rendement du système de manutention et de transport du grain. Le programme de surveillance permet aux intervenants de suivre le rendement du système et il fournit des renseignements cruciaux aux décideurs de l'État. Le rapport de 2001-2002, publié en avril 2003, contient des faits saillants au sujet :

- des améliorations du programme d'appel d'offres de la Commission canadienne du blé, qui a permis d'économiser 40,9 millions \$ durant la campagne agricole 2001-2002;
- des gains d'efficacité des opérations portuaires, qui ont permis de réduire de 17 % le temps que les navires passent dans les ports de la côte Ouest, qui est aujourd'hui de 4,9 jours;
- de la poursuite de la rationalisation des silos, avec 500 silos primaires et de transformation en service dans l'Ouest du Canada, soit une baisse de 281 par rapport à l'année précédente.

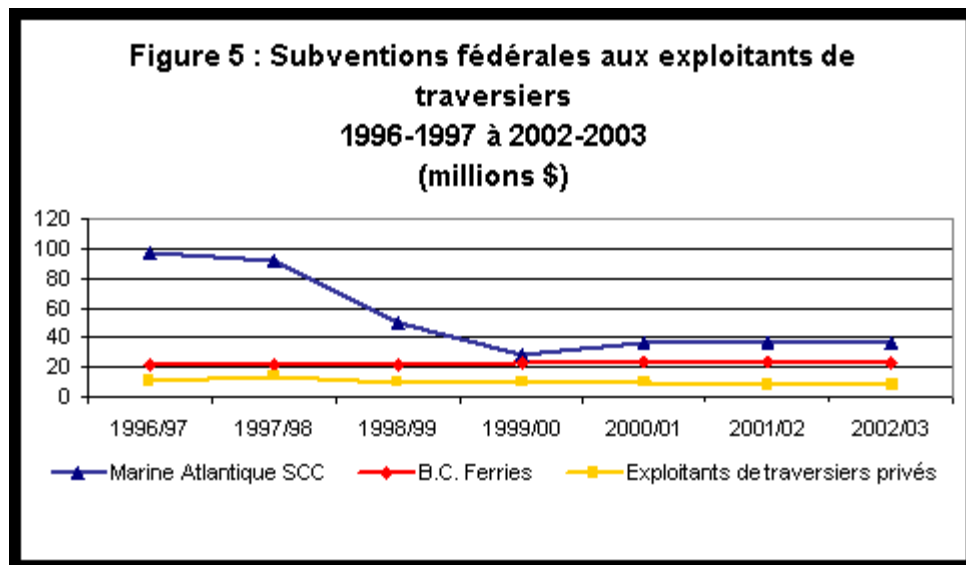
Vous trouverez ce rapport en ligne à l'adresse

www.tc.gc.ca/pol/fr/chemins_de_fer/surveillance/menu.htm

3. Transport maritime

La Politique maritime nationale (1995) a abouti à la rationalisation des programmes de traversiers tandis que le gouvernement mettait en place un cadre commercial visant la prestation des services de transport maritime. Ce cadre confie davantage au secteur privé l'exploitation des services de traversier, ce qui s'est soldé par des économies et par une baisse des subventions. Étant donné qu'il est encore possible de réaliser d'autres économies, le gouvernement s'est engagé à étudier d'autres options visant à réduire les coûts et à accroître l'efficacité des services de traversier grâce à de nouvelles façons de faire des affaires.

La figure 5 témoigne du fait que les subventions versées à Marine Atlantique SCC, société d'État fédérale qui assure les services de traversier prescrits par la Constitution entre Terre-Neuve-et-Labrador et la Nouvelle-Écosse, ont reculé à environ 36 millions \$ en 2002-2003, alors qu'elles étaient de près de 100 millions \$ en 1996-1997. Ces réductions ont pu se matérialiser du fait que certaines routes ont été commercialisées, cédées à Terre-Neuve-et-Labrador ou abandonnées après l'ouverture du pont de la Confédération. La figure 5 fait état également des subventions versées à divers exploitants de traversiers du secteur privé, notamment au Groupe CTMA Associés, à Northumberland Ferries Ltd. et à Bay Ferries Ltd. Elle révèle que les subventions du fédéral aux entreprises de traversiers privées dans le Canada atlantique ont quelque peu diminué durant la même période, essentiellement en raison de l'élimination progressive des subventions d'exploitation versées à Bay Ferries en 2000-2001 et des subventions d'immobilisations en 2002-2003. La B.C. Ferry Corporation continue de recevoir une subvention annuelle indexée.



Source : Document d'orientation sur l'examen de la LMC, Transports Canada.

En septembre 2002, le Canada a signé la nouvelle Convention internationale sur la responsabilité civile au titre des dégâts causés par la pollution des combustibles de soute. Cette nouvelle convention établit un régime de responsabilité et de dédommagement pour les déversements d'hydrocarbures transportés dans les soutes des navires; les régimes internationaux en vigueur ne visent pas les déversements des navires en dehors des navires-citernes. La Convention fixe la responsabilité de l'armateur et stipule que l'armateur enregistré d'un navire d'une jauge brute supérieure à 1 000 tonneaux qui effectue des voyages internationaux doit maintenir une assurance et d'autres sécurités financières en cas de déversements d'hydrocarbures provenant des soutes du navire.

4. Accessibilité

La politique des transports du gouvernement fédéral cherche à garantir l'accès au réseau national de transport sans obstacles abusifs aux personnes atteintes d'une déficience ou ayant des besoins spéciaux, comme les personnes âgées. En 2002-2003, Transports Canada a poursuivi le développement de son site Web Voyage accessible en renouvelant et en resserrant ses partenariats avec les provinces, les territoires et des organismes à but non lucratif. Cela a permis d'afficher d'importantes données sur le site au sujet des services de transport accessibles à l'échelle locale et régionale au Canada. Les statistiques indiquent que ce site reçoit actuellement en moyenne 1 350 visites par jour.

Une évaluation réalisée en 2001-2002 a révélé que le Code de pratique des autocaristes, qui a trait aux services accessibles, était peu connu des personnes âgées et des personnes ayant une déficience. C'est pourquoi, sous la direction de l'Association canadienne de l'autobus et avec la collaboration de compagnies d'autobus et de personnes ayant une déficience, Transports Canada a pris part à la conception d'une campagne publicitaire visant à sensibiliser les gens à ce code et à promouvoir et à améliorer les déplacements des personnes âgées et des personnes ayant une déficience.

3.4.2 Infrastructures

Il est essentiel d'assurer le niveau nécessaire d'investissement dans notre réseau de transport national dans un monde globalisé et une société de plus en plus urbanisée. Le gouvernement du Canada joue un rôle important dans l'établissement des conditions appropriées pour encourager les investissements dans les infrastructures de transport qui servent l'intérêt public national et améliorent la qualité de vie de nos collectivités.

Le gouvernement du Canada a commercialisé de nombreux segments du réseau de transport, notamment la plupart des ports et des aéroports, et cette politique s'est révélée payante. Dans Droit devant, le gouvernement a réaffirmé sa volonté de maintenir un climat propice aux investissements dans les infrastructures. Il s'est également engagé à mener à bien la commercialisation et la cession des ports et des aéroports dans la mesure du possible, et à peaufiner les systèmes de régie auxquels sont assujetties les entités commercialisées. En outre, il a reconnu la nécessité d'investissements sélectifs et stratégiques soutenus à l'appui d'un réseau de transport efficace, sûr et écologiquement responsable.

1. Transport aérien

L'initiative de commercialisation des aéroports fédéraux a connu un succès incontestable. Les aéroports du Canada traitent près de 90 millions de passagers réguliers chaque année. Tous les jours, plus de 233 000 passagers transitent par les aéroports canadiens dans le cadre de voyages d'affaires et d'agrément. Pour faire face à ce niveau d'activité, plus de 6 milliards \$ d'argent privé ont été investis dans les projets d'immobilisations aéroportuaires depuis 1992. Les résultats se passent d'explications : les aéroports créent chaque année pour 34 milliards \$ d'activité économique globale; ils génèrent plus de 304 000 emplois au Canada, dont 143 000 dans les aéroports et 161 000 dans les collectivités locales; et ils génèrent près de 4 milliards \$ d'avantages fiscaux.

Aéroports du Réseau national d'aéroports

À la fin mars 2003, Prince George (Colombie-Britannique) a été le dernier des 26 aéroports du Réseau national d'aéroports (RNA) à être cédé à des intérêts locaux. La cession de ces aéroports a permis aux collectivités d'assumer un plus grand contrôle de leurs aéroports, de réduire leurs coûts et d'attirer des types d'entreprises nouvelles et différentes. C'est ainsi que les installations aéroportuaires ont subi des améliorations, que les aéroports sont exploités selon des règles plus commerciales et que les services aux collectivités sont mieux adaptés aux besoins locaux. Transports Canada continue de réglementer la prestation sans danger d'installations et de services de navigation aérienne dans ces aéroports et dans d'autres aéroports du pays.

En mars 2003, le ministre des Transports a déposé le projet de Loi sur les aéroports du Canada, dont le but est de renforcer la responsabilisation par une transparence accrue et la divulgation de données en temps opportun. Ce projet de loi marque l'apogée de nombreuses études et de consultations avec les intervenants et constitue la réponse du gouvernement à de nombreuses recommandations visant une plus grande clarté des rôles et des responsabilités des principaux aéroports du Canada et du gouvernement fédéral. Vous trouverez en ligne des renseignements complémentaires sur le projet de Loi sur les aéroports du Canada à l'adresse www.parl.gc.ca/LEGISINFO/index.asp

[Lang=E&query=3366&Session=11&List=toc](#)

Certains membres du milieu des aéroports et de l'aéronautique sont d'avis que le montant du loyer facturé aux aéroports du RNA menace leur rentabilité financière à long terme et a des répercussions sur d'autres secteurs de l'industrie du transport aérien. En revanche, le vérificateur général s'est dit d'avis, en octobre 2003, que le gouvernement du Canada ne percevait peut-être pas des loyers assez élevés. C'est pourquoi Transports Canada a entrepris un examen de la politique actuelle de loyer des aéroports loués du RNA afin d'en examiner les répercussions sur la rentabilité financière à la fois des aéroports et de l'industrie du transport aérien national, de déterminer l'optimisation pour les contribuables des actifs loués aux administrations aéroportuaires et d'établir si les cessions d'aéroports au Canada soutiennent la comparaison avec les initiatives du même genre prises à l'étranger. Des consultations ont été menées avec les intervenants pour s'assurer que la politique des loyers des aéroports conciliait les intérêts de toutes les entités concernées, notamment de l'industrie du transport aérien, des contribuables canadiens et du public voyageur.

En 2003, les administrations aéroportuaires de Toronto, Vancouver, Calgary, Montréal, Edmonton, Ottawa, Winnipeg, Halifax et Victoria paieront des loyers évalués à 250 millions \$; sur ce total, les quatre premières administrations régleront 95 % de la note. À la fin de 2002, le gouvernement du Canada avait perçu un peu moins de 1,4 milliards \$ auprès des administrations aéroportuaires cédées. Parmi les aéroports cédés, Québec, Thunder Bay, St. John's, Regina et Saskatoon devraient commencer à payer un loyer entre 2004 et 2006. L'aéroport de London devrait commencer à payer un loyer entre 2010 et 2014, et les autres aéroports du RNA devraient payer un loyer après 2016.

Afin de resserrer la surveillance du respect des baux par les aéroports du RNA, Transports Canada a adopté une méthode de surveillance plus rigoureuse et un traitement national plus uniforme tout en restant sensible aux conditions et modalités propres à chaque aéroport. Cette formule contribue également à déceler et à régler assez rapidement les questions et les problèmes de nature à la fois locale et nationale.

Aéroports ne faisant pas partie du Réseau national d'aéroports

En 2002-2003, les titres de propriété de deux aéroports ont été cédés, à savoir Rimouski et Rivière-du-Loup (Québec), ce qui a porté le nombre total d'aéroports cédés à 124 à la fin de mars 2003. Cela représente 90 % des aéroports hors RNA. Transports Canada continue d'exploiter 13 aéroports éloignés. Le Ministère a obtenu l'autorisation de prolonger le programme de cession des aéroports jusqu'en mars 2005.

En août 2002, le Ministère a terminé une évaluation du programme de réfection des bandes d'atterrissage de la côte du Labrador, qui concerne 13 bandes d'atterrissage situées le long du littoral. Voici les principales constatations de cette évaluation :

- le programme conserve toute sa pertinence sous le rapport des priorités fédérales et ministérielles, répondant aux besoins essentiels des collectivités;

- le financement du programme rallonge la durée de vie des actifs aéroportuaires et permet de maintenir le niveau de sécurité;
- il n'y a actuellement aucune option rentable au programme de réfection des bandes d'atterrissage de la côte du Labrador.

En vertu du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA), les aéroports peuvent demander le financement des projets d'immobilisations qui ont un rapport avec la sécurité, la protection des actifs et la baisse des charges d'exploitation. Pour être admissible, un aéroport doit traiter des vols passagers réguliers, satisfaire aux critères de certification des aéroports et ne pas appartenir au gouvernement du Canada. Les aéroports qui sont tenus de fournir des services d'intervention d'urgence aux aéronefs depuis l'adoption de nouveaux règlements sont eux aussi admissibles au financement des projets d'immobilisations qui répondent aux critères fixés. En 2002-2003, on a approuvé le financement de 52 projets dans 40 aéroports; les dépenses effectives totales du programme se sont chiffrées à 32,9 millions \$. En prévision du renouvellement du PAIA, on procédera en 2003-2004 à une évaluation du programme.

Le Ministère a lancé une vérification de conformité de certains projets financés par le PAIA et entrepris entre 1997 et 2000. Sur l'ensemble des projets du PAIA analysés, et le demandeur et l'aéroport répondaient aux critères d'admissibilité prescrits. Les accords de contribution ont eux aussi respecté la politique régissant les ententes de partage des coûts. De plus, les bénéficiaires ont apporté la preuve de leur incapacité à financer les dépenses d'immobilisations prévues à même leurs recettes d'exploitation. La vérification a révélé que les éléments de certains projets étaient passibles d'améliorations, notamment la justification du projet et l'exhaustivité des documents.

2. Transport maritime

En mai 2002, le ministre des Transports a annoncé la mise sur pied d'un comité d'experts de quatre membres chargé de procéder à un examen de la Loi maritime du Canada (LMC) afin d'analyser les questions soulevées au sujet de sa mise en oeuvre et d'évaluer le fonctionnement du secteur du transport maritime en vertu de ce nouveau régime. Cet examen a également donné l'occasion aux intervenants du Canada de faire part de leurs préoccupations au sujet de la sûreté maritime et de la compétitivité du secteur depuis que la conjoncture a radicalement changé le 11 septembre 2001. Le comité s'est rendu dans 11 villes de 7 provinces et a reçu plus de 140 mémoires par écrit; il déposera son rapport le 4 juin 2003. Vous trouverez d'autres renseignements sur l'examen de la *Loi maritime du Canada* à l'adresse www.tc.gc.ca/pol/fr/transport_maritime/menu_f.htm

Transports Canada s'occupe de céder les titres de propriété et l'exploitation des ports régionaux et locaux et des lits portuaires à des intérêts provinciaux ou locaux. À la fin mars 2003, le Ministère s'était dessaisi de 448 de ses 549 ports d'origine, faisant économiser aux contribuables plus de 122 millions \$ qui auraient été autrement consacrés à l'exploitation et à l'entretien de ces ports. La promesse du gouvernement de parachever le processus de cession a récemment été réitérée dans Droit devant. Le 31 mars 2003, à l'appui de cette promesse, le gouvernement a annoncé que le programme serait prolongé de trois ans. Les constatations faites à la suite des cessions initiales indiquent qu'en général, les ports cédés

sont prospères et fonctionnent de manière plus efficace que lorsqu'ils étaient placés sous l'administration du gouvernement fédéral. Transports Canada est toujours propriétaire de 70 ports régionaux et locaux et de 31 ports désignés éloignés dont il assure l'exploitation.

En 2002-2003, Transports Canada a versé 22,4 millions \$ provenant du Fonds de cession des ports (FCP) pour faciliter la cession de ses installations portuaires. En 2001, le Ministère a lancé une vérification du FCP pour déterminer l'efficacité du cadre de contrôle de gestion. La vérification a révélé que le programme dans son ensemble était bien géré et qu'il était conforme aux politiques et aux procédures établies. Cette constatation générale repose sur les faits suivants :

- chaque cession se caractérise visiblement par une grande prudence et toute la diligence voulue;
- les contributions sont étayées par la documentation nécessaire;
- on a recours aux services d'un expert indépendant pour qu'il aide le Ministère dans ses efforts de cession;
- il existe des analyses des mouvements de trésorerie qui permettent au Ministère de prendre des décisions avisées;
- la valeur des ports est calculée pour servir de fondement aux décisions avisées;
- les paiements ne sont versés qu'après la signature des ententes et la finalisation de la cession d'un port;
- les contrôles financiers et les processus qui s'y rattachent sont suffisants.

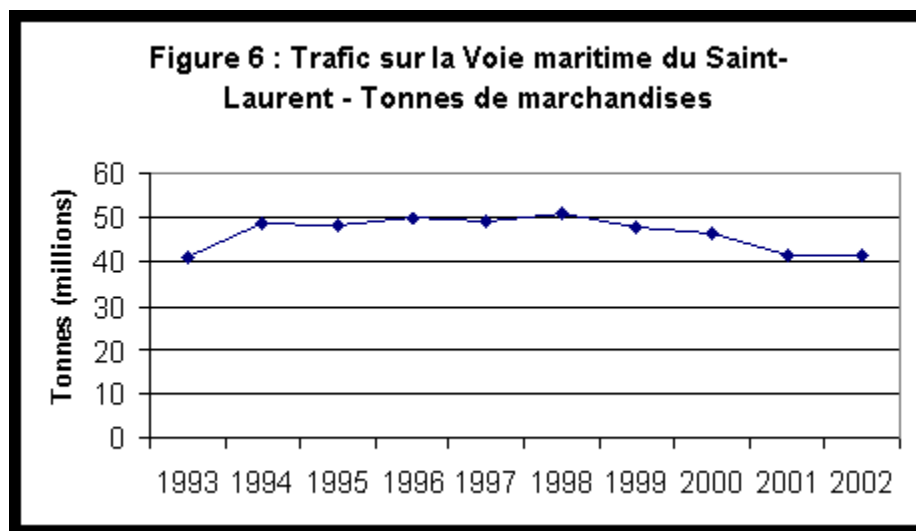
La vérification a révélé certains secteurs passibles d'améliorations, notamment :

- le partage des coûts des études de faisabilité;
- les contrôles pour affecter les contributions exclusivement aux postes admissibles;
- l'utilisation de la portion du Fonds réservée aux projets d'immobilisations;
- le mode de tenure des installations portuaires appartenant aux provinces;
- les dispositions régissant le remboursement des contributions.

En vertu de la *Loi maritime du Canada*, 19 ports jugés essentiels à l'économie du Canada fonctionnent indépendamment du gouvernement fédéral comme administrations portuaires canadiennes (APC) gérées de manière autonome. Cela autorise une plus grande liberté commerciale et un délai plus court pour réagir aux débouchés commerciaux. Les usagers et les intérêts locaux jouent aujourd'hui un rôle plus important dans l'exploitation quotidienne des ports et dans leur orientation et leur développement futurs. En vertu du nouveau cadre d'exploitation, les administrations portuaires ont réussi à rehausser la concurrence et à créer une plus grande efficacité dans le secteur du transport maritime. En 2001, les APC ont manutentionné près de 56 % du volume total des marchandises qui transitent par les ports canadiens. Entre 2002 et 2006, on envisage d'investir environ 698 millions \$, dont 73 % dans les ports de Vancouver, Montréal et Halifax.

La Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL), qui exploite et entretient les paramètres navigationnels de la portion canadienne de la Voie maritime, a réussi à lui donner une vocation plus commerciale. Elle a respecté ou même dépassé les cibles des coûts pour l'exploitation et le renouvellement des actifs, et a préparé un nouveau plan d'activités quinquennal pour 2003-2008, qui prévoit une hausse de 36 % des dépenses au titre du renouvellement des actifs. Les déficits d'exploitation au cours des cinq premières années ont été comblés à même les fonds de réserve que possède la CGVMSL. On s'attend à ce que les fonds de réserve suffisent à combler les déficits d'exploitation au cours des deux ou trois prochaines années, après quoi ces mêmes déficits seront comblés à même les crédits de l'État.

En dépit du succès de son cadre de gestion, la Voie maritime se heurte à des difficultés attribuables à la densité du trafic. Comme l'illustre la figure 6, le trafic est à la baisse depuis 1998. Il y a eu un net recul supérieur à 10 % entre 2000 et 2001, attribuable essentiellement au ralentissement de l'activité économique; le trafic en 2002 n'a pas changé par rapport à 2001. En mars 2002, Transports Canada a signé une entente avec la Société immobilière du Canada (SIC) en vue de céder 177 propriétés excédentaires de la Voie maritime et, à cette fin, 34 propriétés ont été vendues à la SIC pour qu'elle en effectue la vente. En prévision de la signature de cette entente, le Ministère a procédé à un contrôle préalable du plan prévu de renouvellement des actifs et en a déduit que le plan permettrait de préserver l'inventaire des actifs de la Voie maritime comme élément viable, efficace, sûr et fiable des infrastructures de transport du Canada.



Le projet de revitalisation du secteur riverain de Toronto est un projet d'une valeur de 1,5 milliard \$ dont les coûts sont assumés à parts égales par le gouvernement du Canada, la province d'Ontario et la ville de Toronto en vue de réaménager le secteur riverain de Toronto. C'est Transports Canada qui gère l'initiative, notamment en lui allouant 500 millions \$ de crédits fédéraux pour le compte du gouvernement fédéral, et qui collabore avec d'autres ordres de gouvernement et la Toronto Waterfront Revitalization Corporation (TWRC) au règlement des questions complexes comme l'assainissement du sous-sol, la construction de nouvelles routes et services publics, l'emplacement des parcs futurs et la poursuite des activités portuaires. En mai 2002, la TWRC a été maintenue comme société indépendante sans capital social dotée de sa propre législation. Cet important jalon confère à la TWRC les pouvoirs et

les fonds dont elle a besoin pour mettre en oeuvre une stratégie de revitalisation complète.

3. Transport de surface

Le gouvernement du Canada collabore avec les provinces et les territoires à la détermination des tronçons du réseau routier national qui, en raison de l'augmentation de la circulation et des échanges commerciaux, réclament une attention immédiate. Dans son budget de 2000, le gouvernement a pris l'engagement de redresser l'économie et d'améliorer la qualité de vie des Canadiens en investissant jusqu'à 600 millions \$ sur quatre ans dans les infrastructures routières du Canada. En avril 2001, le ministre des Transports a annoncé le Programme stratégique d'infrastructures routières (PSIR), qui comporte un volet de construction routière de 500 millions \$ et un volet de 100 millions \$ visant l'intégration du réseau national, dont 65 millions \$ sont réservés aux frontières internationales en vertu des Initiatives de transport aux passages frontaliers (ITPF) du Canada, 5 millions \$ à la planification des transports et aux études sur l'intégration modale et 30 millions \$ aux initiatives STI.

En vertu du volet construction routière du PSIR, on a établi une formule de répartition afin d'allouer les fonds aux provinces et aux territoires. La formule prévoit un minimum de 4 millions \$ par juridiction plus une part en fonction de la population et d'un ratio de partage des coûts moitié-moitié. Le financement est subordonné aux résultats d'une évaluation environnementale qui doit satisfaire aux prescriptions de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Transports Canada débloquera environ 209 millions \$ pour améliorer le réseau routier et les postes frontaliers; 12 des 13 accords de contribution ont été signés à cette fin (l'Ontario n'avait pas encore signé au moment de l'impression). Au mois d'avril 2003, 38 projets avaient été approuvés pour une valeur totale de 395 millions \$ (dont 168 millions \$ de crédits fédéraux).

En vertu des ITPF, le gouvernement prend part à un certain nombre d'initiatives se rattachant au poste frontalier commercial le plus achalandé du Canada, celui de Windsor (Ontario). Ces initiatives visent à remédier aux encombrements de la circulation dans les rues de Windsor qui sont attribuables à la forte densité de la circulation et aux retards enregistrés à la frontière à cause des inspections :

- une étude de planification lancée par le Ontario-Michigan Border Transportation Partnership a déterminé cinq éventuels couloirs pour un passage frontalier nouveau ou amélioré qui facilitera l'écoulement de la circulation à long terme;
- en juillet 2002, Transports Canada et le gouvernement de l'Ontario ont annoncé un investissement conjoint (selon un partage moitié-moitié) de 880 000 \$ pour améliorer immédiatement la gestion de la circulation le long du chemin Huron Church, qui est la principale voie d'accès au pont Ambassador.

Pour accélérer le franchissement des frontières du Canada, le gouvernement a annoncé dans son budget de 2001 son intention de débloquer 600 millions \$ pour les projets frontaliers dans le cadre du Fonds pour l'infrastructure frontalière (FIF). Ce programme, placé sous l'égide du ministre responsable des Infrastructures, est mis en oeuvre avec le concours des gouvernements provinciaux, territoriaux et municipaux, d'instituts universitaires et de recherche et de partenaires des secteurs public et privé des

deux côtés de la frontière afin de faire partie intégrante du Plan d'action pour une frontière intelligente. Transports Canada collabore de près avec Infrastructure Canada au recensement des projets qui se prêtent à une contribution du fédéral en vertu du FIF. En mars 2003, les projets suivants avaient été annoncés :

- jusqu'à 150 millions \$ sur cinq ans pour moderniser les infrastructures existantes le long des voies d'accès situées en Ontario au poste frontalier Windsor-Detroit;
- 90 millions \$ en Colombie-Britannique pour améliorer l'accès aux postes frontaliers de Douglas, Pacific Highway et Huntington;
- 5 millions \$ en Saskatchewan pour remettre en état la route 39, à proximité du poste frontalier de North Portal.

Le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS), annoncé dans le budget de 2001, prévoit 2 milliards \$ au titre d'importantes infrastructures de transport, notamment les routes, les voies ferrées et les transports locaux. Transports Canada a collaboré de près avec Infrastructure Canada à la détermination des projets qui se prêtent à la construction d'infrastructures de transport. Au nombre des projets annoncés en 2002-2003 dont la part fédérale de financement est connue, il faut signaler :

- jusqu'à 200 millions \$ pour l'élargissement à quatre voies de la route transcanadienne au Nouveau-Brunswick;
- 150 millions \$ pour parachever l'autoroute 30 au sud de Montréal;
- 262,5 millions \$ pour l'élargissement à quatre voies de la route 175 au Québec;
- 435 millions \$ pour améliorer les réseaux de GO Transit et des transports en commun de la région de York;
- 62,5 millions \$ pour remplacer le pont 10-Mile (Park) et construire sur 5 km une nouvelle autoroute à quatre voies à Kicking Horse Pass en Colombie-Britannique;
- 65 millions \$ pour l'élargissement à quatre voies de certaines routes en Saskatchewan.

Transports Canada verse une subvention annuelle régulière d'environ 33 millions \$ pour l'exploitation et l'entretien des ponts de la région de Montréal qui enjambent la Voie maritime. Ces ponts revêtent une importance névralgique pour l'économie de Montréal et offrent un lien commercial clé vers le Canada atlantique, entre le Québec et l'Ontario et les marchés des États-Unis. Depuis deux ans, Transports Canada a versé 125 millions \$ pour la réfection du tablier du pont Jacques-Cartier. De plus, Transports Canada verse une subvention annuelle de 48 millions \$ (qui est indexée sur l'indice des prix à la consommation) au titre de l'exploitation du pont de la Confédération, afin de respecter l'obligation constitutionnelle du Canada à l'égard de l'Île-du-Prince-Édouard.

3.4.3 Protection de l'environnement

En raison de l'importance vitale que revêtent les transports, il nous faut des politiques qui tiennent

compte des objectifs d'efficience économique, de sécurité, de sûreté et de responsabilité environnementale. Les impacts des transports sur l'environnement peuvent être lourds de conséquences sur la santé publique et la qualité de vie.

Les Canadiens savent depuis longtemps qu'un excellent réseau de transport revêt une importance cruciale pour le bien-être de la société et de l'économie. La difficulté consiste à concilier ce besoin avec les répercussions des activités de transport sur l'environnement, comme les émissions de gaz à effet de serre (GES) et la disparition de terres agricoles et d'habitats fauniques. Tandis que l'économie et la population du Canada croissent, il en va de même de la demande de transport, ce qui multiplie les risques d'impacts sur l'environnement.

Pour promouvoir un réseau de transport durable, Transports Canada continue d'élaborer et de mettre en oeuvre des politiques et des programmes qui visent le développement durable et qui favorisent un réseau de transport sûr, sécuritaire, efficace et écologiquement durable. Pour que cette vision se concrétise, le Ministère doit résoudre un certain nombre de difficultés, notamment protéger l'environnement physique et façonner le programme des transports pour les années à venir. Étant donné que les transports durables sont une responsabilité partagée, Transports Canada collabore avec des organismes gouvernementaux, d'autres ordres de gouvernement, le secteur privé et d'autres intervenants nationaux et internationaux et le public au lancement de ces initiatives.

Quantité de facteurs qui ne dépendent pas directement de la volonté de Transports Canada ont un impact sur la durabilité du réseau de transport et sur les émissions de GES du secteur des transports. Le nombre de véhicules de tourisme et de véhicules commerciaux ne cesse d'augmenter sur les routes. Les transports continuent d'être la principale source d'émissions de GES. À défaut de prendre de nouvelles mesures, les émissions de GES du secteur des transports devraient être supérieures de 32 % au niveau de 1990 d'ici 2010, et de 53 % d'ici 2020. En dépit de ces difficultés, on a enregistré des progrès dans l'atteinte des objectifs environnementaux à long terme du Ministère.

La Stratégie de développement durable (SDD) 2001-2003 de Transports Canada est le principal document qui oriente les initiatives de développement durable du Ministère depuis qu'elle a été déposée en février 2001. La SDD fait état de sept défis, notamment d'engagements, de cibles et de mesures du rendement. Dans le document Droit devant, Transports Canada se concentre visiblement sur les questions d'environnement et prévoit des mesures pour promouvoir les véhicules et les carburants moins polluants, accroître l'utilisation des moyens de transport de remplacement pour les déplacements des voyageurs et assurer le transport plus efficace des marchandises, à l'appui du plan du gouvernement sur le changement climatique. Compte tenu de la nouvelle importance attachée aux questions environnementales dans les futures politiques de transport du Canada, le gouvernement a introduit des modifications législatives afin d'enchâsser son engagement envers la responsabilité environnementale dans la Politique nationale des transports qui est exposée dans la Loi sur les transports au Canada.

Le Ministère s'occupe aujourd'hui d'actualiser sa SDD pour la présenter au Parlement d'ici décembre 2003. Dans le cadre de ce processus, il a révisé le cadre de gestion de la Stratégie 2001-2003 pour déterminer dans quelle mesure les buts, les objectifs et les cibles ont été atteints. Cet examen a révélé

que près de 80 % des engagements de la SDD et plus de 70 % des cibles avaient été atteints ou suivaient leur trajectoire.

Pour d'autres précisions sur la réalisation des engagements, des objectifs et des cibles de la SDD, nous vous invitons à visiter le site www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/menu.htm

Vous trouverez l'Examen de gestion de la Stratégie de développement durable 2001-2003 de Transports Canada à l'adresse www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/sommaire03/menu.htm

On trouvera ci-après un aperçu des principaux résultats environnementaux atteints par Transports Canada, structurés selon les défis énoncés dans la SDD 2001-2003. Les résultats dont il est fait état n'appartiennent pas tous aux cibles de la SDD, mais ils sont mentionnés car ils contribuent à la vision des transports durables de Transports Canada.

1. Améliorer l'éducation et la sensibilisation au transport durable

Pour que les Canadiens opèrent des choix de transport écologiquement plus durables (p. ex. transport actif, transports en commun, covoiturage), ils doivent commencer par prendre conscience des défis que les transports présentent pour l'environnement et des moyens d'y remédier. La SDD englobe le programme Sur la route du transport durable (SRTD), qui est une initiative ministérielle essentielle visant à sensibiliser les gens à la question des transports durables. En octobre 2002, Transports Canada a annoncé le déblocage de 355 000 \$ pour la réalisation de 13 projets de transport durable dans le cadre du programme SRTD.

On trouvera ci-après une description de certains des résultats atteints dans le cadre des projets SRTD, en particulier ceux qui ont un rapport avec la sensibilisation accrue, les changements d'attitude et les répercussions sur l'environnement :

- Un projet expérimental mené par la Alberta Clean Air Strategic Alliance en vue d'évaluer l'efficacité des filtres à particules diesel (FPD) durant les mois d'hiver au Canada se déroulera à bord de deux autobus remis en état à Edmonton entre janvier 2003 et février 2004. Les résultats de ce projet seront portés à la connaissance des municipalités de tout le Canada de même que de l'industrie des transports. On espère que cette étude révélera que l'utilisation de FPD peut aboutir à une réduction d'au moins 50 % des émissions de particules, de HC et de CO dans le cadre de tous les essais.
- Le projet national des Champions de l'air pur vise à réduire la pollution atmosphérique grâce à des présentations faisant la promotion des transports actifs et des transports en commun par les athlètes participants. À ce jour, plus de 1 500 éducateurs et 45 000 jeunes ont reçu des pochettes d'éducation par le courrier.

Pour de plus amples informations sur le programme SRTD, visitez l'adresse www.tc.gc.ca/programmes/environnement/srtd/menu.htm

En 2002, Transports Canada a publié un guide intitulé Options pour les navetteurs : Guide complet à l'intention des employeurs canadiens. Ce guide contient une mine d'informations et d'exemples émanant de tout le Canada dont le but est d'aider les employeurs canadiens à concevoir des programmes de gestion de la demande en transport. : Vous trouverez d'autres précisions à ce sujet à l'adresse www.tc.gc.ca/programmes/environnement/navetteur/menu.htm

En juin 2002, Transports Canada, Environnement Canada, le Conseil du Trésor du Canada et Ressources naturelles Canada ont annoncé le lancement d'un projet pilote d'un an pour permettre aux employés du gouvernement du Canada qui travaillent dans quatre ministères de la Région de la capitale nationale d'acheter une carte de transport en commun annuelle au moyen de retenues à la source. Ce projet devrait inciter les fonctionnaires fédéraux à participer à la stratégie du gouvernement visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants atmosphériques. À ce jour, près de 422 employés de Transports Canada se sont prévalus de ce programme.

Autres progrès réalisés par le Ministère :

- Conçu avec la collaboration de la Fédération canadienne des municipalités, de Santé Canada et d'Environnement Canada, En marche sans moteur : Guide pour la communauté du transport actif est un guide sur la mise en oeuvre et la promotion des transports actifs, comme la marche, la bicyclette et le patin à roues alignées, dans les collectivités canadiennes.
- Le Ministère a sensibilisé ses employés aux transports durables grâce à des ateliers, des cours, des séances d'information, des bulletins, des kiosques et des activités, comme la Semaine de l'environnement.

2. Concevoir des outils pour prendre des décisions plus avisées

L'Évaluation environnementale stratégique (EES) est un processus systématique d'évaluation environnementale pour les politiques, plans ou programmes proposés, dont le but est de permettre au Ministère de prendre des décisions plus avisées qui reflètent fidèlement les objectifs de la durabilité de l'environnement et des transports. Depuis que la politique d'EES a été approuvée en mars 2001, Transports Canada a organisé cinq séances de formation auxquelles ont participé une centaine d'employés, ce qui a eu pour effet de les sensibiliser à la politique et d'améliorer leur capacité à mener les évaluations. Vous trouverez d'autres précisions à l'adresse www.tc.gc.ca/programmes/environnement/evaluationenvironnementale/menu.htm

Avec le concours de plusieurs autres ministères fédéraux, Transports Canada a parrainé les efforts du Centre pour un transport durable afin d'établir un ensemble initial d'indicateurs qui pourront servir à évaluer les progrès réalisés en matière de transport durable au Canada. Un rapport final sur les Indicateurs de rendement des transports durables a été préparé et publié en décembre 2002. Ce rapport est un premier pas dans la tâche difficile qui consiste à mesurer la durabilité, et d'autres travaux seront nécessaires. Vous trouverez d'autres précisions sur le projet des indicateurs à l'adresse www.cstctd.org/CSTprojetsaucourant.htm

3. Promouvoir l'adoption de technologies de transport durable

Grâce à un programme de véhicules à technologies de pointe (VHT), Transports Canada a favorisé l'introduction et l'utilisation des véhicules à technologies de pointe et sensibilisé le public aux VHT par des inspections, des essais de véhicules et des campagnes de sensibilisation. En 2002-2003, le Ministère a testé 65 véhicules VHT, procédé à 91 évaluations de véhicules et organisé 41 séances de sensibilisation du public. On estime qu'à la fin de l'exercice financier, 3,8 millions de Canadiens avaient été sensibilisés aux VHT grâce à un programme exhaustif d'articles publiés dans les médias imprimés, d'émissions à la télévision, à la radio, sur Internet et à d'importantes activités comme des salons de l'auto, des conférences et d'autres fonctions publiques.

Le Programme de véhicules à technologies de pointe collabore avec les constructeurs de véhicules neufs à technologies de pointe à la détermination des prescriptions de certification qui entravent l'accès de ces véhicules au marché canadien et s'efforce de déterminer si ces prescriptions peuvent être modifiées de manière à ne pas compromettre la sécurité. On s'attend à ce que, grâce à ce programme, un certain nombre de nouveaux modèles de voitures extrêmement efficaces sur le plan de la consommation en carburant soient bientôt mis en vente sur le marché canadien. Visitez le site Web sur les VHT à l'adresse www.tc.gc.ca/securiteroutiere/vtppgm/menu.htm

Transports Canada collabore également de près avec Ressources naturelles Canada à la création d'un programme de véhicules écologiques, dans le cadre duquel d'importants progrès ont été réalisés dans les domaines suivants :

- établissement des fondations pour la création d'un concept de véhicule écologique, et détermination des meilleurs véhicules « écologiques » en vente au Canada;
- fourniture de renseignements pour étoffer les connaissances et promouvoir les changements d'attitude en ce qui concerne l'entretien des véhicules et les habitudes de conduite;
- conception de campagnes en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre (p. ex. campagne contre l'habitude qui consiste à laisser tourner le moteur au ralenti, campagne sur la pression des pneus);
- construction d'un site Web qui reliera les données sur les transports émanant de divers intervenants au Canada.

Au cours des recherches préliminaires sur le concept de véhicule écologique, on a établi qu'il fallait plus de données sur les émissions. Cela a entraîné un retard dans l'évolution du concept de véhicule écologique. Transports Canada collabore à la fois avec Ressources naturelles Canada et Environnement Canada pour tenter de régler cette question.

L'an dernier, le Centre de développement des transports du Ministère a poursuivi ses activités de recherche et développement (R et D) en vue de promouvoir un réseau de transport durable qui soit accessible, rentable et écologiquement durable. : On trouvera des renseignements sur les projets de R et D à l'adresse www.tc.gc.ca/cdt/menu.htm

4. Améliorer la gestion de l'environnement en ce qui concerne les activités et les terres de Transports Canada

Un des défis qui se posent à Transport Canada consiste à améliorer les propres pratiques environnementales du Ministère et à prendre des mesures afin d'atténuer les impacts de ses activités sur l'environnement. C'est à cette fin que le Système de gestion de l'environnement (SGE) gère les activités environnementales sur les sites qui appartiennent ou sont exploités par Transports Canada. En 2002-2003, le manuel SGE du Ministère a été actualisé et réécrit pour être accessible sur le Web de sorte que les employés peuvent aujourd'hui visionner le document sur Internet et avoir accès aux données d'actualité les plus récentes. Ce manuel révisé délimite clairement les rôles et les responsabilités des employés de Transports Canada et il sert d'outil de référence aux régions du Ministère tandis que celles-ci s'emploient à actualiser leurs propres documents régionaux sur le SGE. : Pour d'autres précisions sur le SGE, nous vous renvoyons au rapport annuel à l'adresse www.tc.gc.ca/programmes/environnement/sge/menu.htm

Transports Canada s'est fixé une cible pour son parc de véhicules : 50 % des véhicules achetés entre 2001 et 2003 doivent être des véhicules peu polluants. Depuis 2001, 38 % des véhicules achetés par Transports Canada sont des véhicules peu polluants, ce qui comprend des véhicules hybrides, des véhicules convertis au gaz naturel et des véhicules roulant avec un mélange d'essence et d'éthanol.

Transports Canada a pris l'engagement de gérer ses sites contaminés de manière responsable. Grâce à son programme de gestion des sites contaminés, tous les sites contaminés du Ministère sont recensés, classés, gérés et enregistrés de manière uniforme. En 2002-2003, Transports Canada a recensé 474 sites susceptibles d'être contaminés dont 447 ont été évalués et 27 sont soupçonnés d'être contaminés. Ces sites se trouvent dans des installations qui constituent une responsabilité ou une éventualité pour Transports Canada, y compris les sites dans les installations cédées. À la fin de 2002-2003, 343 sites avaient été classés conformément au Système national de classification du Conseil canadien des ministres de l'environnement. Il convient de souligner que, des 474 sites susceptibles d'être contaminés, on a classé ceux pour lesquels la classification était jugée nécessaire.

En 2002-2003, Transports Canada a achevé les travaux d'assainissement de 27 sites de navigation aérienne. Le coût des travaux, y compris les dépenses effectuées avant et durant 2002-2003, s'est élevé à 834 000 \$. Ces sites sont occupés par NAV CANADA et ont été loués à cette société dans le cadre de la privatisation du système de navigation aérienne en 1996. Conformément à l'entente de cession, Transports Canada est responsable de la contamination survenue avant la cession.

L'an dernier, Transports Canada a procédé à 174 évaluations environnementales conformément à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (LCEE). Ces évaluations mesurent les incidences possibles sur l'environnement d'un projet et déterminent les mesures qui permettront d'atténuer ou d'éliminer les effets néfastes significatifs, avant que l'on donne le feu vert à un projet. Aucune évaluation environnementale n'a été nécessaire en 2002 dans le cadre des accords sur les revendications territoriales dans le Grand Nord.

Conformément à la contribution de Transports Canada à l'examen quinquennal de la LCEE, le Ministère a collaboré de très près avec l'Agence canadienne d'évaluation environnementale afin de combler les lacunes dans l'application de la loi aux administrations portuaires canadiennes et aux administrations aéroportuaires. Les modifications proposées à la loi, qui ont été analysées par le Comité permanent de l'environnement et du développement durable en décembre 2002, ont reçu la sanction royale en juin 2003 et devraient entrer en vigueur en 2003-2004.

Pour plus de précisions sur la protection de l'environnement, visitez le site www.tc.gc.ca/programmes/Environnement/protectiondel'environnement/menu.htm

5. Réduire les émissions atmosphériques

Un important défi consiste à contrôler ou à prévenir la pollution atmosphérique et d'autres émissions atmosphériques dues aux transports, comme les émissions de gaz à effet de serre, les oxydes d'azote, les composés organiques volatils et les particules atmosphériques. Dans son Plan d'action 2000 sur le changement climatique, le Canada s'est engagé à entreprendre un certain nombre d'activités qui auront pour effet de réduire les émissions de GES de 65 mégatonnes par an au cours de la période d'engagement du Protocole de Kyoto (soit entre 2008 et 2012). Cela représente près du tiers de la cible du Protocole de Kyoto. Le volet transports du plan d'action porte sur cinq secteurs : les transports urbains; la consommation de carburant des véhicules neufs; la production d'éthanol; les infrastructures de ravitaillement des véhicules à pile à combustible et le transport des marchandises. Transports Canada est le responsable des initiatives sur les transports urbains et le transport des marchandises, et il participe activement à l'initiative sur la consommation de carburant des véhicules neufs. : Pour en savoir plus long sur le Plan d'action 2000, visitez le site www.climatechange.gc.ca/french/whats_new/action_plan.shtml

L'an dernier, Transports Canada a contribué à l'analyse de fond et à la préparation du Plan d'action du gouvernement du Canada sur le changement climatique, publié en novembre 2002. Ce plan fait état des mesures propres à Transports Canada qui concernent le transport des marchandises, les transports en commun et les transports intermodaux. Pour évaluer et mieux comprendre les incidences des changements climatiques sur les transports au Canada, le Ministère a contribué au rapport intitulé Impacts et adaptation liés au changement climatique : perspective canadienne, organisé l'atelier national sur les impacts des changements climatiques sur les transports et a contribué à l'élaboration du plan de mise en oeuvre du Cadre national d'adaptation. Pour en savoir plus long sur les initiatives de Transports Canada dans le domaine du changement climatique, visitez le site www.tc.gc.ca/programmes/environnement/changementclimatique/menu.htm

Le troisième Sommet sur le smog, qui s'est tenu en 2002, a été marqué par la signature de la Déclaration intergouvernementale 2002 de Toronto sur l'air pur, laquelle contient des appendices qui énumèrent les nouveaux engagements pris par chaque ordre de gouvernement. Transports Canada, aux côtés d'autres ministères fédéraux, a pris part à la préparation des volets fédéraux du Sommet, en annonçant deux nouveaux engagements qui concernent le projet pilote sur les cartes de transport en commun des fonctionnaires du gouvernement canadien et les études sur les transports en commun. Pour en savoir plus long sur les études sur le transport en commun, visitez le site

www.tc.gc.ca/programmes/environnement/transporturbain/etudestransit/menu.htm

L'Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport des marchandises est une initiative de 14 millions \$ dont l'objectif est de réduire l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre (GES) attribuables au transport des marchandises. Elle comporte trois volets : le Programme de démonstration du transport durable des marchandises; les ententes volontaires sur le rendement signées entre le gouvernement fédéral et les associations industrielles modales; et la formation et la sensibilisation des exploitants d'entreprises de transport des marchandises à l'environnement. En 2002, six projets de technologies et de pratiques optimales ont été retenus pour des démonstrations, dont la valeur totale s'élève à 510 000 \$. Pour plus de précisions sur cette Initiative, visitez le site <http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/fret/IETTM/menu.htm>

Le Programme de démonstration en transport urbain est un programme de 40 millions \$ dont le but est d'encourager les municipalités canadiennes à adopter des plans et des pratiques de transport et d'affectation des sols plus éconergiques. . Ce programme financera au moins quatre projets de démonstration dont le but est de démontrer, d'évaluer et de promouvoir des stratégies fructueuses de réduction des émissions de GES et de réaliser des avantages connexes grâce aux transports urbains. En 2002, le programme a versé 420 000 \$ à 15 finalistes sélectionnés pour les aider à préparer et à présenter une proposition détaillée de mise en oeuvre de stratégies sur les transports urbains durables. L'annonce des lauréats du programme devrait se faire à l'automne 2003. Le programme parraine également des activités d'apprentissage qui ont trait au transport durable dans le cadre de son réseau d'information. Pour plus de précisions sur le programme de démonstration, nous vous invitons à visiter le site <http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/pdtu/mesuresdedemonstration/menu.htm>

6. Réduire la pollution de l'eau

Un autre défi important qui se pose au Ministère consiste à contrôler ou à prévenir le déversement des effluents et des déchets qui contaminent les rivières, les lacs, les ports et les plages, et à prévenir l'introduction d'espèces aquatiques étrangères par le rejet des eaux de ballast des navires.

En ce qui concerne les ports publics, Transports Canada a dressé un inventaire des émissaires et d'autres éventuelles sources de contamination et en a recensé plus de 1 500. Les émissaires sont des ouvrages qui se déversent dans une nappe d'eau afin d'y rejeter les eaux usées, les eaux pluviales ou l'eau de refroidissement. En 2002-2003, d'autres travaux ont été entrepris pour valider cet inventaire dans certains sites qui courent plus de risques de non-conformité en raison d'émissaires industriels ou municipaux. En guise de première mesure, les visites sur place ont confirmé l'existence d'émissaires additionnels : la majorité d'entre eux sont des émissaires d'eaux pluviales qui ne suscitent aucune préoccupation. Des échantillons de qualité prélevés dans les émissaires de secteurs industriels ont révélé l'existence de très rares problèmes.

En 2002-2003, Transports Canada a dressé un inventaire des émissaires d'eaux pluviales, des canalisations et des drains qui se déversent dans le port de Victoria (Colombie-Britannique). Les recherches préliminaires, qui comportaient l'examen des données analytiques existantes recueillies par

d'autres juridictions, ont démontré que les émissaires d'eaux pluviales, les canalisations et les drains sont l'une des principales sources de contamination du milieu portuaire. Afin d'améliorer la qualité de l'eau du port, le Ministère a examiné les déversements d'effluents éventuels résultant des activités d'exploitation du port. C'est ainsi que les déversements d'eaux usées des navires et des maisons flottantes ont été expressément interdits en vertu des pratiques et des procédures de Transports Canada relatives au port de Victoria.

7. Promouvoir un réseau de transport efficient

Transports Canada a lancé des initiatives pour relever le défi qui consiste à améliorer l'efficacité des transports dans tous les modes, réduire les embouteillages, la consommation d'énergie et les coûts. La phase 1 d'une étude visant à fournir une évaluation critique des limites et des lacunes qui entravent l'intégration modale et la compétitivité des réseaux de transport canadiens dans le contexte nord-américain est aujourd'hui terminée et a été évaluée en 2002.

Pour d'autres précisions sur les transports et l'environnement, nous vous renvoyons au chapitre 5 de notre rapport annuel, Les transports au Canada 2002, ou vous invitons à visiter le site Web à l'adresse www.tc.gc.ca/pol/fr/anre/rapport_annuel_sur_les_transports.htm

3.4.4 Sécurité et sûreté

La sécurité et la sûreté du réseau de transport du Canada ont continué de s'améliorer en 2002, comme en témoignent la baisse du nombre d'accidents dans tous les modes de transport ainsi que les mesures de sûreté prises depuis les attaques terroristes du 11 septembre 2001. La confiance du public dans la sécurité et la sûreté du réseau de transport est proche de son niveau élevé d'avant le 11 septembre 2001.

Le Canada possède l'un des réseaux de transport les plus sûrs et les plus sécuritaires du monde, et Transports Canada poursuit ses efforts en vue de continuer à l'améliorer grâce à ses politiques et règlements. Comme en témoignent les deux tableaux qui suivent, l'amélioration constante de la sécurité des transports se reflète dans la tendance baissière du nombre d'accidents dans chacun des principaux moyens de transport. Des planchers records ont été enregistrés dans les domaines du transport aérien et maritime (les plus basses statistiques annuelles en 25 ans) et sur la route (le moins grand nombre de collisions ayant fait des victimes en plus de 50 ans). Pour ce qui est du transport ferroviaire, les accidents déclarés ont poursuivi leur tendance baissière quinquennale.

Exprimés sous forme de statistiques, les accidents sont des indicateurs de rendement du réseau de transport en matière de sécurité et ils aident à cristalliser les efforts sur les initiatives et les activités qui auront le maximum de retombées pour la sécurité. Étant donné que la source principale de ces statistiques est le Bureau de la sécurité des transports, on peut faire entière confiance à la qualité des données sur le rendement.

Accidents des transports et victimes par mode

	Transport aérien ¹	Transport maritime ²	Transport ferroviaire ³	Transport routier ⁴	TMD ⁵
Accidents					
2002	274	484	984		445
2001	296	518	1 060	151 835	436
Moyenne quinquennale	340	559	1 089	154 060	441
Victimes					
2002	47	28	96		1
2001	60	34	99	2 778	0
Moyenne quinquennale	70	33	100	2 940	2

Source : Bureau de la sécurité des transports, Transports Canada et Statistique Canada.

Données jusqu'au 17 juin 2003 pour le transport aérien, le transport maritime et le transport ferroviaire.

Les données sur le transport routier se rapportent à 2001 (statistiques les plus récentes dont on dispose) et la moyenne quinquennale concerne 1997-2001.

1. Aéronefs immatriculés au Canada, en dehors des ultralégers.
2. Les statistiques sur le transport maritime désignent le total des accidents de navigation et des accidents survenus à bord des navires. Les données sur le transport maritime englobent les accidents survenus à des navires battant pavillon étranger dans les eaux canadiennes.
3. Les données sur le transport ferroviaire reposent sur les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale.
4. Les accidents routiers désignent les collisions qui font des victimes, à l'exception de celles qui ne font que des dégâts matériels.
5. (TMD) Le transport des marchandises dangereuses n'englobe pas les marchandises dangereuses transportées en vrac à bord des navires ou par pipeline.

Taux d'accidents des transports par mode

	Transport aérien ¹	Transport maritime ²	Transport ferroviaire ³	Transport routier ⁴	TMD
2002	7,7	3,0	11,0		s. o.
2001	8,8	2,8	11,8	49,0	s. o.
Moyenne quinquennale	7,3	3,7	12,2	s. o.	s. o.

Source : Bureau de la sécurité des transports, Transports Canada et Statistique Canada.

Données jusqu'au 17 juin 2003 pour le transport aérien, le transport maritime et le transport ferroviaire.

Les données sur le transport routier se rapportent à 2001 (statistiques les plus récentes dont on dispose).

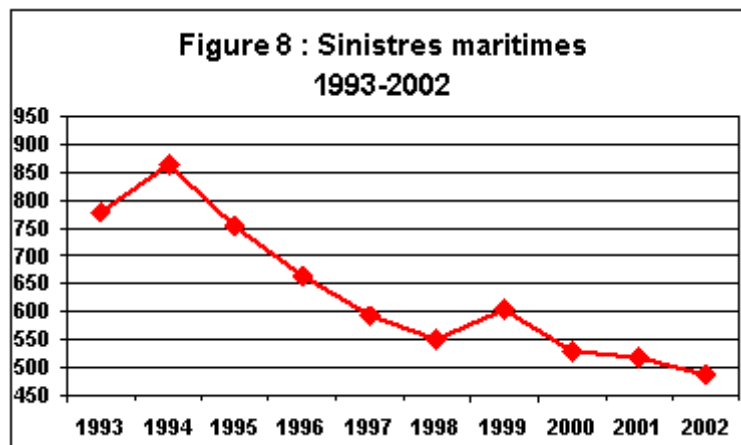
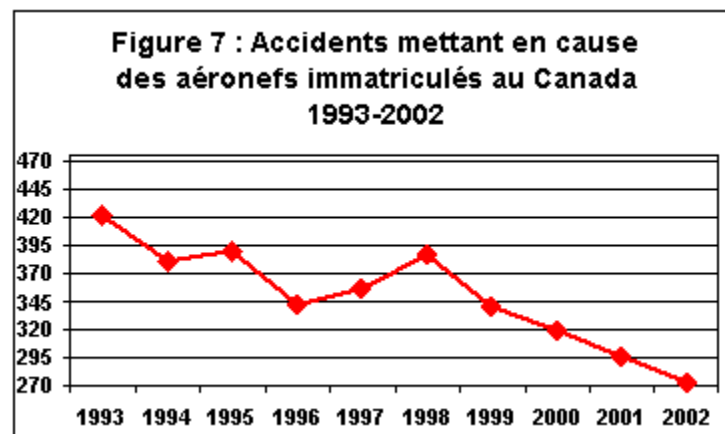
1. Taux d'accidents par tranche de 100 000 heures de vol (uniquement les aéronefs immatriculés au Canada). Ces statistiques diffèrent de celles du Rapport annuel (7,3 pour 2002, 8,2 pour 2001 et 9 de moyenne quinquennale).

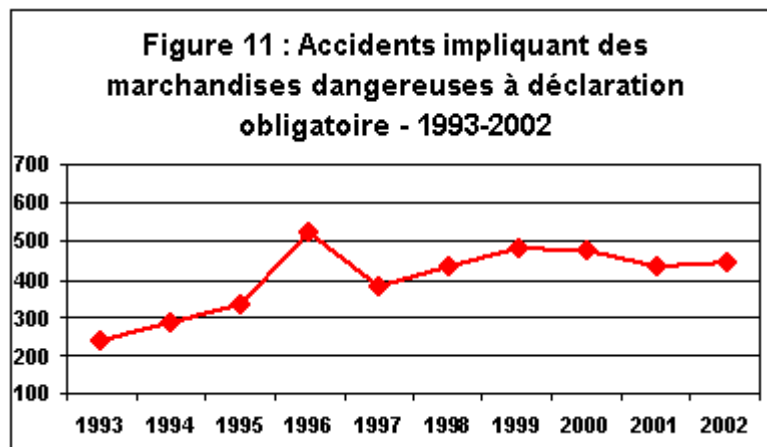
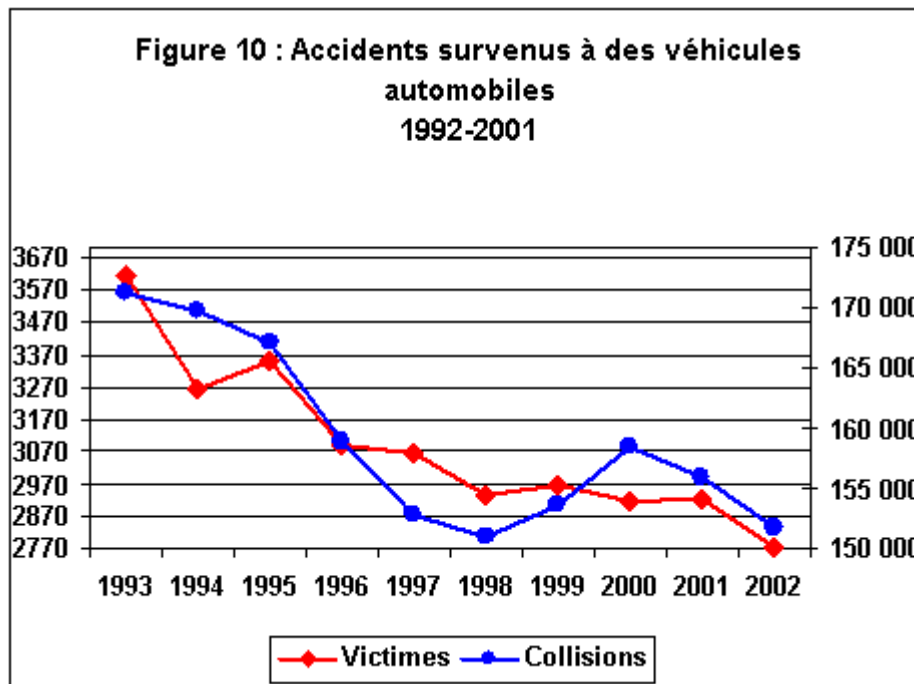
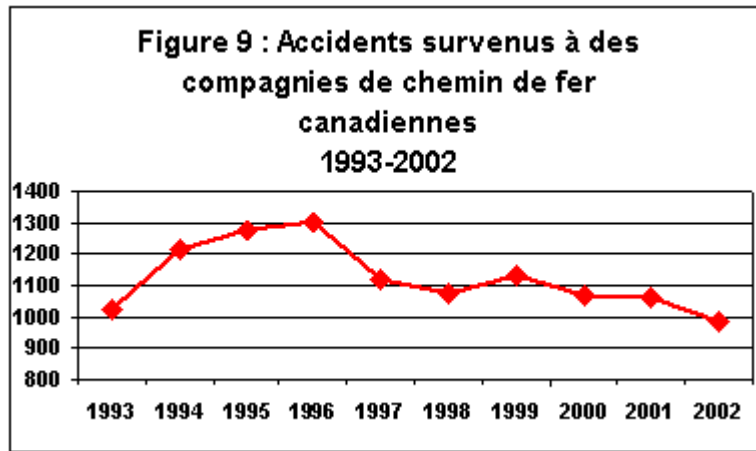
2. D'après 1 000 voyages de navires commerciaux.

3. Compagnies de chemin de fer de compétence fédérale. Taux par million de trains-milles.

4. Les accidents de la route désignent les collisions qui ont fait des victimes, ce qui exclut les collisions qui n'ont fait que des dégâts matériels. Taux par tranche de 100 millions de véhicules-kilomètres.

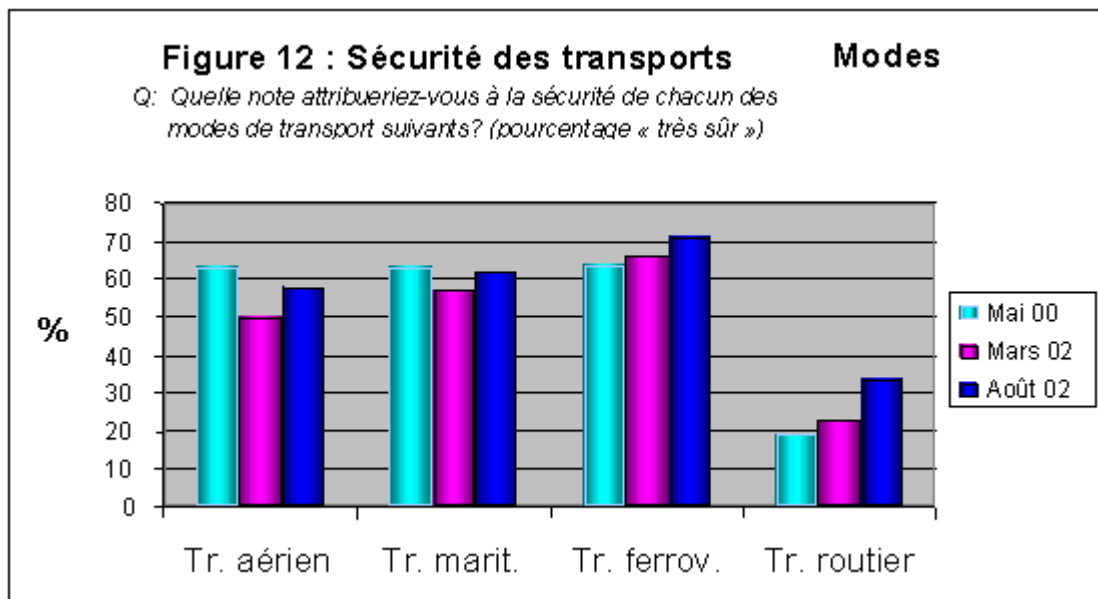
Les figures 7 à 11 illustrent la dynamique des accidents dans tous les moyens de transport depuis dix ans.





En 2002, un sondage réalisé par les Associés de recherche EKOS Inc. a confirmé que la grande majorité

des Canadiens ont une grande confiance dans la sécurité des transports. Les données de ce sondage sont illustrées à la figure 12, qui traite de trois points du sondage dans le temps. Ces données révèlent que la confiance du public dans la sécurité des transports a pratiquement retrouvé ou même dépassé les niveaux antérieurs au 11 septembre 2001 dans tous les moyens de transport.



1. Réglementation intelligente

Les méthodes classiques de réglementation et d'application de la loi sont en passe d'évoluer vers une approche de sécurité et de sûreté davantage axée sur le rendement. Cette approche reconnaît que les fournisseurs de services de transport sont avant tout responsables de la mise en oeuvre quotidienne des mesures de sécurité et doivent démontrer qu'ils ont atteint le niveau de sécurité voulu. Transports Canada entend faire un plus grand usage de tout l'éventail des instruments de conformité et d'application des règlements qui lui sont accessibles afin de promouvoir des pratiques sûres et de réduire les risques.

Réforme de la législation et de la réglementation

Le Ministère a fait avancer le programme de réglementation et de sécurité des petits navires à passagers grâce au Projet de réforme de la réglementation sur la sécurité maritime dont l'objectif est de promouvoir un réseau de transport maritime sûr et sécuritaire grâce au regroupement et à la modernisation des règlements en vigueur. À cette fin, le Ministère :

- a entrepris un examen des règlements et des normes régissant les petits navires à passagers afin de résoudre des questions comme l'intégrité de l'étanchéité à l'eau, l'imperméabilité et l'envahissement par le haut;
- a modifié le Règlement sur les petits bâtiments et le Règlement sur l'équipement de sauvetage pour que tous les passagers reçoivent des consignes de sécurité avant le départ de n'importe quel endroit au Canada;

- a modifié le Règlement sur l'équipement de sauvetage pour tous les navires d'une longueur inférieure à 25 mètres, pour que les embarcations de sauvetage, s'il y en a à bord, puissent flotter librement en cas de naufrage;
- a adopté un programme de formation au sujet des inspections des petits navires à passagers afin d'inculquer une culture de la sécurité plus puissante au sein du milieu maritime canadien;
- a resserré la qualité des inspections de manière à pouvoir déceler, rendre compte et remédier rapidement aux déficiences et aux lacunes.

Vous trouverez d'autres précisions sur les petits navires commerciaux à l'adresse www.tc.gc.ca/securitemaritime/NCE/Petits-navires-commerciaux/menu.htm

L'amélioration de la sécurité aux passages à niveau rail-route et le long des emprises ferroviaires reste l'une des grandes priorités de Transports Canada et des compagnies de chemin de fer canadiennes. Les cas d'intrusion et les accidents aux passages à niveau représentent 95 % de toutes les victimes des accidents de chemin de fer et continuent de faire planer de graves menaces sur la sécurité à la fois pour les compagnies de chemin de fer et la collectivité. Le Règlement sur les passages à niveau et le Règlement sur la réglementation d'accès sont en cours d'élaboration afin d'établir des normes de sécurité plus modernes, de fournir des directives claires et d'assurer l'uniformité dans la construction et l'entretien des passages à niveau et la réglementation d'accès aux lignes de chemin de fer. La publication des règlements dans la partie I de la Gazette du Canada a dû être différée pour que les intervenants comprennent mieux les prescriptions des projets de règlement et les coûts qui s'y rattachent.

Une version en langage clair du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* est entrée en vigueur le 15 août 2002. Cette nouvelle version clarifie, simplifie et modernise le règlement d'origine, dont le but est de promouvoir la sécurité publique; elle expose les prescriptions relatives aux essais, à la classification, à l'étiquetage, à l'endiguement, à la formation, à la planification des interventions d'urgence et à la documentation des marchandises dangereuses.

La nouvelle *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada* a été adoptée le 30 juin 2003. Le tribunal est à l'image du Tribunal de l'aviation civile qu'il remplace et il procurera aux secteurs du transport maritime et ferroviaire les mêmes droits d'audience en révision et en appel sur les décisions d'application dont jouissait déjà le secteur du transport aérien.

Le Centre de développement des transports (CDP) de Transports Canada, qui appuie la réforme de la réglementation et l'élaboration de nouvelles normes grâce à toute une diversité d'initiatives de recherche, a élaboré un projet de norme nationale de rendement pour les feux de signalisation DEL aux passages à niveau. Ce nouveau type de feu s'est révélé supérieur aux ampoules incandescentes traditionnelles, en plus de rendre les feux de signalisation ferroviaire conformes aux spécifications des feux de circulation grands-angulaires à grande vitesse en vigueur en Amérique du Nord et en Europe. Cela permet de relever la barre des spécifications sur la puissance lumineuse des feux de signalisation des passages à niveau, augmentant du même coup la sécurité des automobilistes. C'est au Québec que l'on trouve un exemple des effets que les recherches ont eus sur la réglementation, car cette province a décidé d'adopter

de nouveaux règlements qui obligent les autobus scolaires à être équipés d'un système d'avertissement pré-arrêt à quatre feux à compter de septembre 2004.

Consultations

La sécurité et la sûreté des transports sont une responsabilité partagée qui requiert la collaboration et l'adhésion de tous les intervenants. L'un des grands faits nouveaux des dix dernières années a été le resserrement des rapports que Transports Canada entretient avec ses partenaires des gouvernements provinciaux, territoriaux et municipaux, les entités qu'il réglemente et le public canadien.

Une récente évaluation des instruments de consultation extérieurs au sein du Ministère a révélé l'appui vigoureux et le niveau de satisfaction des intervenants. Les recommandations du présent rapport faciliteront la conception soutenue d'outils et d'instruments qui permettront à Transports Canada de rester sensible aux intérêts du grand public.

Le 1er avril 2003, les nouvelles règles sur les heures de travail et de repos des cheminots sont entrées en vigueur. Ces règles sont détaillées et exécutoires, et elles permettent aux compagnies de chemin de fer de mieux gérer les facteurs de fatigue dans leurs opérations. L'Association des chemins de fer du Canada et ses membres, de concert avec les syndicats de cheminots, a conçu ces règles; Transports Canada les a alors revues et a tenu des consultations avec l'industrie et des experts en gestion de la fatigue. L'élaboration de plans de gestion de la fatigue par les compagnies de chemin de fer et leurs employés devrait atténuer la fatigue et promouvoir la sécurité.

Harmonisation

L'harmonisation des normes de sécurité avec celles en vigueur à l'échelle nationale et internationale ne renforce pas seulement notre capacité à améliorer la sécurité et la sûreté, mais répond également aux prescriptions d'efficacité d'une économie mondialisée.

Transports Canada publie tous les quatre ans le *Guide des mesures d'urgence*. Ce guide existe en anglais, en français et en espagnol, et il est distribué aux organismes d'intervention d'urgence du Canada, des États-Unis et du Mexique. En 2002, on s'est efforcé d'aider d'autres pays à traduire ce guide à l'intention de leurs organismes d'intervention d'urgence. À ce jour, le guide a été traduit en hébreu, turc, russe, polonais, coréen, japonais, hongrois, néerlandais, allemand et chinois, et il sortira bientôt en italien. Ce guide sera publié à nouveau en 2004 et, à cette fin, on a entrepris de le réviser au début de 2002 afin de fournir les meilleurs renseignements possibles aux forces de police et aux organisations des secours en cas d'urgence. Ce guide reflète également les modifications et les ajouts qui ont été approuvés par le Comité d'experts de l'ONU sur le transport des marchandises dangereuses.

Grâce à sa participation aux travaux du Sous-comité d'experts de l'ONU sur le transport des marchandises dangereuses, le Canada a fait avancer les recherches sur les substances infectieuses. À la réunion du Comité de décembre 2000, le Canada a proposé que l'on révisé les prescriptions relatives au transport de certaines substances infectieuses. Le comité a approuvé cette suggestion et de nouvelles prescriptions ont été adoptées grâce aux travaux entrepris à l'initiative du Canada. Cela a

considérablement redoré le blason du Canada sur l'échiquier international.

De par sa participation aux initiatives ayant trait à l'ALENA, comme la Norme modèle nord-américaine sur le transport des marchandises dangereuses, le Canada a proposé l'établissement de normes modèles nord-américaines harmonisées au sujet des camions-citernes et des wagons-citernes. On est parvenu à une entente pour entreprendre des recherches à la fois sur la construction et l'utilisation des wagons-citernes et des camions-citernes, le Canada s'occupant des travaux sur les wagons-citernes. Ces travaux contribuent à prévenir les déversements accidentels de substances dangereuses.

Le Système général harmonisé (SGH) porte sur la classification des produits chimiques en fonction des dangers qu'ils représentent. Ces renseignements sont transmis par le biais des étiquettes et des fiches signalétiques. Transports Canada a beaucoup contribué à l'élaboration du SGH depuis 1998 et a été l'un des architectes de son intégration dans le réseau de transport. Le Conseil économique et social de l'ONU a officiellement adopté le SGH en décembre 2002.

En septembre 2002, les ministres responsables des transports et de la sécurité routière ont avalisé une proposition émanant du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) visant à modifier la norme du Code canadien de sécurité (CCS) sur les heures de service des conducteurs de véhicules commerciaux. Les modifications de la norme du Code canadien de sécurité régissant les conducteurs de camions et d'autocars ont été proposées pour refléter les recherches récentes et simplifier le régime. Transports Canada a présidé le groupe de travail qui a conçu la norme révisée, dont on a recommandé qu'elle serve de fondement aux modifications qui seront apportées aux règlements fédéraux, provinciaux et territoriaux. Les modifications que l'on se propose d'apporter au Règlement fédéral sur les heures de service ont été publiées dans la partie I de la Gazette du Canada le 15 février 2003. Des rajustements techniques seront apportés à l'issue de l'analyse des commentaires avec le concours des gouvernements provinciaux et territoriaux, l'entrée en vigueur étant prévue en 2004.

En vertu du Programme de contrôle des navires par l'État du port, Transports Canada a inspecté 1 159 navires en 2002, soit près de 30 % des navires qui font escale dans des ports canadiens. Le programme a pour but de protéger la vie humaine, les biens matériels et le milieu marin contre les navires inférieurs aux normes en inspectant les navires battant pavillon étranger pour s'assurer qu'ils sont conformes aux principales conventions maritimes internationales. L'amélioration du ciblage et les programmes d'inspection spécialisés des vraquiers et des navires-citernes ont contribué à améliorer la sécurité des navires étrangers qui entrent dans les ports canadiens. Le pourcentage de navires atteints de déficiences a reculé de 53 % en 2001 à 45 % en 2002, même si 9 % de ces navires ont été retenus en 2002, contre seulement 8 % en 2001. Pour d'autres précisions sur le Programme de contrôle des navires par l'État du port, visitez le site www.tc.gc.ca/SecuriteMaritime/TP/tp13595/2001/menu.htm

Culture de la sécurité

La création d'une culture de la sécurité est indispensable pour bâtir un réseau de transport sûr et sécuritaire. Les stratégies décrites plus haut représentent les éléments d'une approche concertée face à la sécurité et à la sûreté. Ces éléments distincts, encore qu'interdépendants, symbolisent l'engagement pris

par le gouvernement pour que tous les Canadiens disposent d'un réseau de transport sûr et sécuritaire; l'élaboration de systèmes de gestion de la sécurité fait partie intégrante de cet engagement.

Le Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire (SGSF), entré en vigueur le 31 mars 2001, stipule que toutes les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale doivent adopter et maintenir un SGSF. En 2002-2003, Transports Canada a solidement implanté son programme officiel de vérification des SGSF, lequel oblige les compagnies à se soumettre à une vérification au moins tous les trois ans. À ce jour, 25 compagnies ont fait l'objet d'une vérification. Ces vérifications ont avant tout porté sur l'examen de la documentation des systèmes de gestion de la sécurité de la compagnie. À mesure que les compagnies prouveront l'existence de méthodes et de procédures de sécurité documentées, le programme de vérification cherchera à évaluer la mise en oeuvre et l'efficacité de tels systèmes. Six compagnies ont subi des vérifications de leur SGSF, qui démontrent que les compagnies de chemin de fer s'efforcent de mieux intégrer la sécurité dans leurs opérations quotidiennes et assument un rôle plus important au chapitre de l'observance volontaire de la sécurité et des responsabilités internes dans le milieu des compagnies de chemin de fer.

En 1998, des systèmes de gestion de la sécurité ont été adoptés dans le monde entier pour pratiquement tous les navires-citernes, les vraquiers et les navires à passagers qui se livrent à des échanges commerciaux internationaux. Cela a été renforcé en 2002 par l'élargissement de ces systèmes à pratiquement tous les navires qui se livrent à des échanges internationaux. Au Canada, c'est le Règlement sur la gestion de la sécurité qui régit l'adoption de ces systèmes. Les vérifications et la certification prescrites par le règlement sont réalisées par un certain nombre de parties tierces (sociétés de classification des navires) pour le compte de Transports Canada, parallèlement à un programme de surveillance du rendement de ces tierces parties. Dix sept compagnies et 40 navires ont subi la certification réglementaire prescrite. Le Ministère a directement surveillé trois vérifications de compagnie à terre et six vérifications à bord. En outre, des rapports de vérification types ont été obtenus et analysés sous l'angle de leur contenu et de leur exhaustivité. Les compagnies qui n'affectent pas de navires aux échanges internationaux ne sont pas tenues de se conformer au règlement, mais sont incitées à le faire volontairement. À cette fin, un nombre important de compagnies de grande envergure se sont montrées à la hauteur de la tâche en veillant à maintenir la conformité et une culture de la sécurité.

Transports Canada a également adopté un programme parallèle de conformité en matière de gestion de la sécurité pour les petits navires à passagers, afin de refléter plus fidèlement les documents et les réalités de gestion des petites compagnies. En vertu de ce programme, les inspecteurs de la sécurité maritime vérifient directement le navire et l'organisme au lieu de recourir à un organisme délégataire.

En 2002, Transports Canada a étudié la possibilité d'élargir le rôle des systèmes de gestion de la sécurité aux navires qui ne se livrent qu'à des opérations de cabotage. Après avoir analysé l'expérience d'un certain nombre de pays étrangers en ce qui concerne les systèmes de gestion de la sécurité intérieurs, on a recommandé de songer à un programme élargi à deux niveaux, qui est actuellement examiné dans le cadre d'un examen de la réglementation à plus long terme visant la mise en oeuvre de la Loi sur la marine marchande du Canada de 2001.

L'adoption de systèmes de gestion de la sécurité dans le secteur aéronautique est la clé de voûte qui permettra d'améliorer la sécurité et le rendement économique de l'industrie du transport aérien. Les objectifs sont d'établir par une gestion dynamique une plus grande responsabilisation de l'industrie et d'inculquer une culture de la sécurité positive et uniforme dans toute l'industrie du transport aérien. Pour ce faire, on a recours à la réglementation des résultats en matière de sécurité, même si on laisse entre les mains de l'industrie les moyens d'atteindre ces résultats.

En novembre 2001, Transports Canada a lancé une importante initiative d'éducation sur les concepts et les principes des systèmes de gestion de la sécurité. Depuis cette date, près de 1 651 personnes (951 de l'extérieur et 682 à l'interne) ont suivi divers types de séances d'information. Par ailleurs, des avis de proposition de modification des SGS ont été conçus et ont fait l'objet de consultations par le biais du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne. Les règles proposées sur les SGS sont actuellement entre les mains du ministère de la Justice, qui les soumet à un examen juridique, et elles devraient entrer en vigueur en avril 2004. Plusieurs compagnies aériennes ont décidé d'adopter volontairement des SGS. Ces compagnies ont déjà fait état de résultats fructueux, comme une sensibilisation accrue à la sécurité, sans compter qu'elles ont réalisé des économies financières.

2. Initiatives stratégiques propres à chaque mode

Vision sécurité routière 2010

Le programme Vision sécurité routière 2010 a pour but de sensibiliser tous les intervenants du Canada aux questions de sécurité routière, de resserrer les communications et la collaboration entre les organismes de sécurité routière, d'accroître le niveau d'application des règlements et d'améliorer la qualité des données pour rendre les routes canadiennes les plus sûres du monde. Les interventions faites par Transports Canada, les gouvernements provinciaux et territoriaux ainsi que par d'autres intervenants des secteurs public et privé, ont rapproché le pays de cet objectif. Depuis 1996, le nombre de victimes de la route a reculé de 10 % et le nombre de blessés graves, de 16 %, en dépit d'une hausse régulière des usagers de la route. En outre, le pourcentage d'automobilistes mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool a régressé de 16 % en 2001 par rapport à la moyenne de 1990-1995. Le port de la ceinture de sécurité a été mesuré pour la première fois dans les collectivités rurales canadiennes de tout le pays en 2002, et le taux se situe aux alentours de 85 %.

En vertu du programme Vision 2010, Transports Canada et d'autres organismes gouvernementaux ont établi des partenariats avec les forces de police dans le cadre d'un projet pilote dont le but est d'aider la police à mieux cibler ses ressources sur les comportements à haut risque des usagers de la route. L'adoption de ce programme dans les plans d'activités de la GRC et d'autres forces de police provinciales et régionales n'est pas un mince exploit. En harmonisant plus étroitement les interventions avec les principales cibles fixées dans Vision 2010, les forces de police utiliseront leurs ressources à meilleur escient pour cibler les secteurs qui présentent le plus de risques pour les automobilistes.

Fidèle à l'objectif de l'initiative qui est de sensibiliser le public, Transports Canada a décidé de montrer l'exemple et d'établir des partenariats avec les principaux intervenants au sujet des initiatives comme le

Programme canadien sur la protection des occupants 2010 et la Stratégie 2010 visant à réduire la conduite en état d'ivresse. Le Ministère participe également à des campagnes en vue de promouvoir le bon usage des dispositifs de retenue pour enfants, la sécurité des autobus scolaires, la sécurité aux carrefours, la sécurité des chemins ruraux, la sécurité des usagers de la route vulnérables, la sécurité des jeunes conducteurs/occupants et la sécurité des transporteurs routiers. En vertu du programme Vision 2010, Transports Canada participe à un projet pilote avec un certain nombre de provinces en vue de concevoir un système uniforme et plus détaillé de collecte de données électroniques sur les collisions de la route et de données connexes.

Pour plus de précisions sur le programme Vision 2010, visitez le site www.tc.gc.ca/securiteroutiere/vision/2010/menu.htm

Aviation civile, Vol 2005

L'adoption de *Vol 2005 - Un cadre de sécurité de l'aviation civile pour le Canada* a donné lieu à deux grands succès : l'amélioration constante du taux élevé de sécurité aérienne au Canada et un niveau élevé de confiance du public dans le programme de l'aviation civile. Ces succès découlent d'initiatives qui témoignent de l'engagement du Ministère et des consultations menées avec le secteur du transport aérien et de l'importance que l'on accorde à la gestion de la sécurité.

L'adoption d'une politique et de procédures de gestion des risques a très nettement renforcé la capacité de Transports Canada à contribuer à l'amélioration de la sécurité aérienne. Le Ministère a assuré la formation de ses principaux employés techniques et autres sur l'évaluation et la gestion des risques. C'est ainsi que le personnel de l'Aviation civile a adopté les principes et les instruments de la sécurité aérienne dans ses activités quotidiennes et les décisions qu'il est amené à prendre. Le résultat immédiat a été l'amélioration de la capacité à gérer les ressources en fonction des risques, ce qui a contribué à améliorer l'exécution du programme de surveillance de la réglementation.

Transports Canada participe régulièrement aux sondages des Associés de recherche EKOS inc. pour sonder l'opinion publique sur les voyages en avion. À l'issue des événements du 11 septembre 2001, la confiance du public se situait dans la fourchette de 45 %, essentiellement parce que le public assimilait la sûreté des voyages en avion à la sécurité aérienne. C'est pourquoi le sondage a été modifié pour établir une distinction entre les concepts de sécurité et de sûreté. Afin de garantir l'intégrité des données utilisées pour mesurer les progrès par rapport à la cible de confiance du public fixée dans *Vol 2005*, le taux de 60 % qui résulte du sondage de 2002 est utilisé comme taux de référence. Les résultats les plus récents du sondage incitent à penser que la confiance du public est en passe de se rétablir.

Pour plus de précisions sur *Aviation civile - Vol 2005*, visitez le site www.tc.gc.ca/CivilAviation/flight2005/tp13521/menu.htm

Sécurité ferroviaire, Direction 2006

Direction 2006 a pour objectif de réduire de 50 % le nombre de collisions aux passages à niveau et les cas d'intrusion sur les emprises ferroviaires d'ici 2006. Le programme a atteint 57 % de sa cible en ce qui

concerne les accidents aux passages à niveau, et 86 % en ce qui concerne les cas d'intrusion, en dépit de l'augmentation du nombre de titulaires d'un permis de conduire, du nombre de véhicules et de l'étalement des villes à travers tout le Canada. Il faut signaler que les cas d'intrusion englobent les suicides, dont on pense qu'ils représentent près de 50 % du chiffre total.

Ce programme est un partenariat entre des intervenants des secteurs public et privé, notamment d'autres ordres de gouvernement, des compagnies de chemin de fer et leurs syndicats, des forces de police et d'autres organismes de sécurité. Et le nombre de partenaires ne cesse d'augmenter. Des organismes nationaux comme Sécurité Jeunes Canada ont adhéré à Direction 2006 l'an dernier, offrant ainsi une exposition supplémentaire à plus de 25 nouveaux organismes qui s'occupent de la jeunesse. Les Premières nations et les organismes d'application de la loi des Premières nations se sont joints à Direction 2006 pour transmettre le message de sécurité aux peuples autochtones dans le respect de leur culture et de leur histoire.

En 2001, Direction 2006 a réalisé un sondage national Ipsos-Reid auprès de plus d'un millier de jeunes Canadiens âgés de 12 à 18 ans, afin de déterminer leur niveau de sensibilisation aux dangers qui se rattachent aux intrusions sur les emprises ferroviaires et leur perception des risques connexes. Le sondage a révélé que près du quart (21 %) de ces jeunes pensaient à tort qu'ils pouvaient entendre un train arriver au moins cinq minutes avant son passage; plus d'un tiers (35 %) ont déclaré que, si un train était à proximité, ils en entendraient le sifflet. Ces résultats servent de base au lancement d'initiatives et d'annonces dans la fonction publique afin de remédier à ces idées fausses qu'entretiennent les jeunes.

Du côté de l'application de la loi, plusieurs grandes initiatives ont été prises avec la collaboration de l'Association canadienne des chefs de police. Un CD interactif a été gravé et distribué à tous les organismes d'application de la loi au Canada. Une deuxième initiative a consisté à produire un calendrier pour tous les organismes d'application de la loi situés le long de voies de chemin de fer au Canada. Tandis qu'elles distribuaient des calendriers de porte à porte, les forces de police du CN et du CP ont pu dénoncer les effets catastrophiques des cas d'intrusion et des automobilistes qui ne respectent pas les panneaux et les signaux avertisseurs de passage à niveau auprès des forces de police locales.

Des membres des Eskimos d'Edmonton, des Stampede de Calgary, des Flames de Calgary et des Oilers d'Edmonton se sont joints à Direction 2006 pour produire des annonces sonores et vidéo qui ont été diffusées sur les chaînes de télévision et de radio à plus de 600 reprises en l'espace de 12 mois. Pour joindre les personnes qui prennent des risques, des annonces s'adressant aux jeunes ont également été produites avec le champion de planche à neige d'envergure mondiale, Mark Fawcett, et ont été diffusées sur Much Music et le Réseau de télévision des Jeunes. La campagne nationale de panneaux publicitaires percutants et d'affiches dans les abribus coparrainée par Viacom Outdoors et d'autres partenaires s'est poursuivie cette année. La nature coopérative des programmes et l'importance attachée à la sensibilisation du public sont indispensables au succès de la campagne pour resserrer les partenariats et promouvoir l'acceptation de pratiques sans danger chez les publics ciblés.

Le Programme de recherche sur les passages à niveau est un volet crucial de Direction 2006. Le programme mène des recherches sur les techniques novatrices dont le but est de rehausser la sécurité aux

passages à niveau, d'améliorer la rentabilité des systèmes avertisseurs et d'étudier les facteurs humains qui contribuent aux collisions aux passages à niveau et aux cas d'intrusion. Ce programme permet également de regrouper les recherches existantes au Canada et dans le monde pour retenir les meilleures solutions et activités qui peuvent être adaptées au Canada.

Une autre preuve du succès de ce programme est la consécration de Direction 2006 par la communauté internationale. Le Canada étant l'un des seuls pays du monde où les cas d'intrusion sur les emprises ferroviaires sont à la baisse, des pays comme les États-Unis, le Royaume-Uni, la France, la Finlande et bien d'autres sollicitent les conseils et les directives du Canada sur ses exploits en la matière. Des membres du personnel de Direction 2006 ont été invités au nom de Transports Canada à participer aux travaux d'un comité de planification en prévision du prochain Symposium international sur les passages à niveau et les cas d'intrusion qui aura lieu à Sheffield, au Royaume-Uni, en 2004.

Une vérification ministérielle menée au sujet du Programme de sécurité des passages à niveau a évalué la gestion du programme pour déceler les possibilités d'en rationaliser le déroulement. La vérification a révélé les principaux atouts du programme qui sont :

- un objectif sans équivoque et un lien parfaitement clair avec le mandat de Transports Canada;
- des objectifs et des critères d'admissibilité bien connus des intervenants;
- des contrôles qui contribuent à assurer que les instances compétentes approuvent les demandes et que les demandes approuvées respectent les critères d'admissibilité;
- les éléments que contient le système d'information intégré sur les chemins de fer fournissent suffisamment de données pour assurer la surveillance du programme.

Cette vérification a également révélé un certain nombre de possibilités et de recommandations pour améliorer l'efficacité du programme :

- un plan pluriannuel d'amélioration des passages à niveau reposant sur des critères nationaux d'évaluation des risques de sécurité;
- des indicateurs de rendement nouveaux/améliorés pour suivre les risques de sécurité, les risques de contrôle financier et le déroulement du processus en temps opportun et les risques de qualité;
- une méthode d'assurance de la qualité pour surveiller les procédures de vérification régionales.

Sécurité maritime, Cap sur l'avenir et La prochaine vague

La culture de la sécurité dans le secteur du transport maritime a nettement profité de la révision du régime législatif maritime, notamment de la modification de la Loi sur la marine marchande du Canada et de l'élaboration de nouveaux règlements en matière de sûreté maritime. L'importance soutenue attachée à des initiatives comme l'adoption de systèmes de gestion de la sécurité et le programme d'inspection des petits bâtiments permettront au Ministère de s'acquitter de ses responsabilités en matière de sécurité publique et d'inculquer une culture de la sécurité plus puissante à ses intervenants. La culture

de la sécurité bénéficie en outre de la capacité à rendre compte des indicateurs de rendement qui ont un rapport avec les principales activités du programme. Le Ministère a pris l'engagement d'atteindre les cibles de sécurité suivantes d'ici 2010 (toutes les réductions sont fonction de la moyenne quinquennale 1997-2001) :

- réduction de 20 % du nombre de victimes des sinistres maritimes;
- réduction de 50 % du nombre de blessures maritimes déclarées;
- réduction de 30 % du taux d'accidents des navires commerciaux battant pavillon canadien et étranger (par tranche de 1 000 voyages)*.

* Le taux d'accidents représente le nombre de sinistres maritimes survenus à des navires commerciaux battant pavillon canadien ou étranger se livrant à des activités de cabotage et de commerce international et déclarés par le Bureau de la sécurité des transports.

Transport des marchandises dangereuses, Cible 2010

Cible 2010 a pour objet de réduire à néant le nombre de victimes, de blessés graves ou de dégâts matériels importants ou de dégâts à l'environnement découlant du rejet accidentel de substances dangereuses. Chaque année, on dénombre plus de 27 millions d'expéditions de marchandises dangereuses. En 2002, pratiquement toutes ces expéditions sont arrivées à destination sans incident, à l'exception de 445 d'entre elles et, de ces dernières, seulement deux ont été causés par la substance dangereuse proprement dite; la majorité des décès et des blessés résulte de l'accident ou de la collision plutôt que du contact avec la substance dangereuse. En 2002, les accidents impliquant des marchandises dangereuses ont fait 11 morts et 73 blessés. Sur ce nombre, la mort d'une personne et les blessures de 32 autres sont attribuables aux marchandises dangereuses proprement dites.

Transports Canada s'est fait l'ardent défenseur de l'adoption du Règlement sur le TMD en langage clair, qui est entré en vigueur en août 2002, grâce à une importante campagne de sensibilisation du public dans le cadre de laquelle on a organisé 117 séances d'information au Canada à l'intention de 7 000 participants. En outre, 32 cours ont été dispensés au Canada à 600 inspecteurs (220 fédéraux et 380 provinciaux).

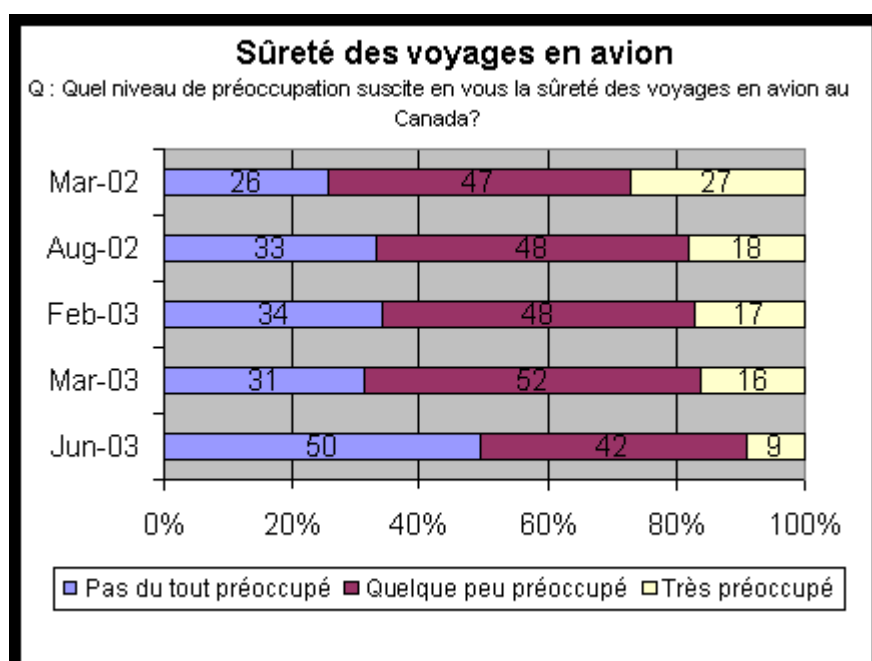
3. Sûreté des transports

Suite aux événements du 11 septembre 2001, le gouvernement du Canada a lancé un certain nombre de programmes dans le cadre de l'Initiative sur la sécurité publique et l'antiterrorisme (SPA). En vertu de l'initiative SPA, environ 2,2 milliards \$ échelonnés sur cinq ans ont été approuvés dans le budget 2001 au titre d'initiatives de sûreté dans les secteurs du transport aérien, maritime et autre. Transports Canada collabore avec d'autres ministères et organismes du gouvernement au lancement des initiatives SPA, comme en témoigne le tableau ci-contre.

Principales initiatives PSA visant à renforcer la sûreté des transports

- Création de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien
- Renforcement de la sûreté du poste de pilotage
- Octroi de subventions aux aéroports canadiens pour renforcer la sûreté des aéroports et les programmes de police
- Octroi aux compagnies aériennes canadiennes de fonds pour améliorer immédiatement les contrôles préembarquement
- Évaluation des technologies de pointe pour assurer la sûreté des aéroports
- Déploiement prioritaire de systèmes de détection d'explosifs
- Renforcement de la capacité de réglementation et de surveillance
- Élaboration de règlements à l'appui des nouvelles prescriptions de l'Organisation maritime internationale
- Programme d'accès aux zones réglementées des infrastructures maritimes
- Programme de surveillance et d'application de la sûreté maritime
- Initiative chimique, biologique, radiologique et nucléaire
- Programme national de protection des infrastructures essentielles

En 2002, Transports Canada a lancé de nouvelles initiatives de sûreté et a poursuivi la mise en oeuvre des mesures de sûreté renforcées annoncées en 2001. Avec le concours d'autres ministères fédéraux, d'intervenants de l'industrie et de représentants syndicaux, le Ministère s'est cristallisé sur la sûreté du réseau national de transport et a voulu renforcer la confiance des Canadiens dans la sûreté de tous les moyens de transport. Les sondages sur l'opinion publique réalisés par les Associés de recherche EKOS inc. révèlent que la confiance du public est en train de retrouver ses niveaux d'avant le 11 septembre 2001, comme l'illustre le schéma ci-dessous.



Un certain nombre d'initiatives ont été prises en vue de renforcer la sûreté aérienne et de respecter les engagements pris par le Ministère dans son Rapport sur les plans et les priorités. Dans le cadre de ces initiatives, le gouvernement fédéral a créé une nouvelle société d'État, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), née le 1er avril 2002 et responsable de plusieurs services essentiels de sûreté aérienne :

- contrôle préembarquement dans 89 aéroports désignés;
- marchés de sous-traitance adjugés à des fournisseurs de services de contrôle actuels et prestation d'une formation plus poussée à 3 300 agents de contrôle en service;
- lancement d'un programme progressiste visant la sélection, la formation et la certification des nouveaux agents de contrôle afin de respecter ou même de dépasser les normes fixées par le gouvernement fédéral;
- déploiement et gestion du cycle de vie des systèmes de détection d'explosifs;
- financement des services de police dans les aéroports;
- financement du Programme canadien de protection des transporteurs aériens (PCPTA), créé en vue de faire voler des agents de la GRC à bord de certains vols intérieurs et internationaux;
- adoption d'un système amélioré de laissez-passer de zone réglementée et d'un programme élargi pour contrôler les non-passagers qui ont besoin d'avoir accès aux zones réglementées des aéroports.

Pour rehausser la confiance des voyageurs dans le transport aérien et être en harmonie avec nos partenaires étrangers, de nouveaux règlements ont été annoncés qui prescrivent l'installation de dispositifs de verrouillage interne dans le poste de pilotage à compter du 1er mai 2002 et prévoient de nouvelles prescriptions sur la résistance aux intrusions d'ici avril 2003.

La capacité de réglementation et de surveillance de Transports Canada a été renforcée grâce au recrutement de nouveaux inspecteurs de sûreté et d'autres employés afin de multiplier les inspections, les activités de surveillance et d'essai du système de sûreté du transport aérien et de surveiller et d'améliorer les prescriptions en matière de sûreté à l'échelle nationale. Le Ministère a également renforcé sa capacité à déceler les menaces éventuelles et les moyens d'y faire face grâce à un raffermissement des réseaux de renseignements avec d'autres ministères, d'autres analystes et au recours à des techniques de télécommunications et autres techniques plus évoluées.

Pour renforcer la sûreté maritime, Transports Canada a recruté de nouveaux inspecteurs de sûreté et, de concert avec les installations portuaires, les exploitants et certaines associations, a décidé d'apporter de nouvelles améliorations à la sûreté maritime. De plus, le gouvernement du Canada a annoncé plusieurs nouvelles initiatives en janvier 2003, parmi lesquelles :

- l'élaboration de règlements à l'appui des nouvelles prescriptions de l'Organisation maritime internationale (OMI);

- le Programme d'accès aux zones réglementées des infrastructures maritimes, qui exigera que les installations maritimes créent des zones réglementées et en limitent l'accès à ceux qui se sont vu accorder une autorisation de sécurité par le ministre des Transports;
- le Programme de surveillance et d'application de la sûreté maritime, qui permettra de surveiller et de faire respecter les modifications apportées à la Convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer de l'OMI, notamment le nouveau Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires.

Pour renforcer la sûreté ferroviaire, Transports Canada a collaboré avec l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC), les compagnies de chemin de fer canadiennes et le Service des douanes des États-Unis (qui est aujourd'hui l'Administration de la protection des frontières qui relève du ministère de la Sécurité nationale) à une déclaration de principes sur le traitement des trains circulant en direction du Sud en ce qui concerne les menaces à la sûreté et à la contrebande. Le Ministère a également eu une rencontre avec l'Association des chemins de fer du Canada et la Federal Railway Administration du ministère des Transports des États-Unis pour discuter des prescriptions américaines en matière d'autorisations de sûreté pour les équipes des trains qui transportent des explosifs et des substances dangereuses à destination des États-Unis et sur leur territoire. D'autres discussions sont en cours.

Pour renforcer la sûreté aux frontières, le Canada et les États-Unis ont signé la Déclaration sur une frontière intelligente, cadre qui vise à sécuriser la circulation des voyageurs, des marchandises et des infrastructures et à échanger des renseignements sur l'application des règlements. Pour mettre cette déclaration en oeuvre, un plan d'action en 30 points a été élaboré, et Transports Canada est responsable de plusieurs parties de ce plan, surtout de la sécurisation des infrastructures. Au nombre des responsabilités, mentionnons l'amélioration des infrastructures, les systèmes de transport intelligents, la protection des infrastructures essentielles et la sûreté de l'aviation.

Pour assurer la sûreté des ponts, Transports Canada a adopté une approche dynamique en coordonnant la participation du gouvernement fédéral à l'application des mesures de sûreté aux ponts internationaux et nationaux du Canada. Avec le concours d'autres ministères et organismes fédéraux, le Ministère a procédé à une évaluation des ponts qui appartiennent au gouvernement fédéral, parmi lesquels on trouve les ponts de la Région de la capitale nationale, les ponts de Montréal, le pont de la Confédération et les ponts internationaux de Cornwall et des Mille-Îles. L'étude a recommandé l'adoption de politiques, de procédures et de mesures de sûreté à chaque poste frontalier pour réduire ou éliminer les carences de sûreté tangibles en vertu d'une évaluation des risques.

En janvier 2003, Transports Canada a organisé un atelier sur les pratiques optimales pour assurer la sûreté des ponts avec le ministère des Transports de l'État de New York, le ministère des Transports de l'État du Michigan, l'Association des administrations des ponts et des tunnels, le Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile, le Groupe de travail ontarien sur le terrorisme et la Federal Highway Administration des États-Unis. Cet atelier s'est soldé par un ensemble de lignes directrices et de pratiques optimales visant à renforcer la sûreté des infrastructures des ponts. Les différentes administrations analysent ces recommandations et mettront en oeuvre les améliorations qu'elles jugent rentables et nécessaires.

Durant la guerre en Irak, Transports Canada a rapidement pris des mesures et a collaboré avec l'industrie et d'autres intervenants pour mettre en oeuvre des mesures de sûreté plus strictes. Mentionnons entre autres le renforcement de la surveillance par les forces de police et le resserrement des contrôles d'accès dans certaines installations clés de transport dans un certain nombre d'aéroports, ports et gares ferroviaires, tandis que l'ACSTA a renforcé le contrôle préembarquement des passagers et des bagages dans les aéroports.

3.4.5 Innovation et compétences

Les chapitres précédents exposent une vision pour le transport durable et proposent des directives pour mettre en oeuvre cette vision dans les domaines clés que sont les cadres de marché, les infrastructures, l'environnement ainsi que la sécurité et la sûreté. La réussite dans ces domaines variera selon la capacité du secteur à innover et selon les compétences de ses travailleurs.

1. Promouvoir un secteur des transports novateur

Le secteur des transports a besoin de méthodes novatrices et d'employés hautement qualifiés pour l'aider à résoudre les problèmes qu'il éprouve et à trouver des solutions sur le plan des connaissances et des technologies. Transports Canada participe activement aux activités de recherche et développement sur les transports, afin de perfectionner les compétences et les connaissances que devront posséder les employés des transports, et de mettre au point des technologies exceptionnelles en vue de mobiliser des experts hautement qualifiés pour qu'ils relèvent les défis qui nous attendent.

Recherche et développement

Transports Canada a conçu un simulateur de navigation dans les glaces afin de former les navigateurs qui n'ont encore jamais navigué dans les glaces. Ce simulateur informatique à faibles coûts utilise la réalité virtuelle, des techniques interactives et des matériels et des logiciels multimédias pour faciliter la formation et réduire le besoin d'acquérir une expérience à bord. Le simulateur est la contribution du Canada à l'effort international visant à améliorer la formation sur la navigation dans les glaces, lequel s'inscrit dans un projet de plus grande envergure visant à uniformiser les règles de navigation dans les eaux polaires.

La première année du projet lancé par Transports Canada pour moderniser les équipements et les installations du Centre d'essais pour véhicules automobiles de Blainville (Québec) s'est matérialisée par l'achat de dispositifs d'essais anthropomorphiques dernier cri, que l'on appelle couramment des mannequins d'essai de collision, ainsi que d'équipements visant l'acquisition de données. Ces améliorations renforceront le potentiel de recherche du Ministère ainsi que l'élaboration de règlements et les tests de conformité, ce qui aboutira à une amélioration des normes et à une influence plus profonde sur l'harmonisation des normes à l'échelle internationale.

Dans sa volonté d'améliorer l'efficacité des transports intermodaux, Transports Canada a conçu un prototype opérationnel qui permet d'identifier en temps réel et de cataloguer les wagons de chemin de

fer et les conteneurs qui entrent dans le port de Montréal ou qui le quittent par le train. Ce prototype utilise un lecteur automatique des étiquettes d'identification des équipements, technique qui a déjà fait ses preuves dans le port pour identifier les wagons de chemin de fer, associé à un système de reconnaissance des caractères optiques dernier cri, capable de déchiffrer les codes types d'identification des conteneurs ISO 6346. Ce système représente un moyen rapide et efficace de suivre les conteneurs et leur contenu dans un milieu portuaire affairé, et il contribue à renforcer la sûreté grâce à une meilleure gestion du transport des marchandises.

La transmission de renseignements aux passagers souffrant d'une déficience auditive ou cognitive dans le milieu bruyant d'un aéroport présente des difficultés spéciales aux compagnies aériennes et aux administrations aéroportuaires. Pour assurer l'accessibilité au réseau de transport, Transports Canada a testé un certain nombre de techniques de messageries visuelles, notamment des lecteurs électroniques, des écrans en texte intégral et des tableaux d'information sur les vols. Des lecteurs électroniques, dont on a jugé qu'ils étaient les plus efficaces, ont récemment été installés dans la plupart des grands aéroports du Canada, permettant ainsi aux transporteurs aériens de fournir des renseignements en temps réel, en particulier à la porte d'embarquement.

2. Relever le défi des compétences

Le Programme national de formation dans le domaine de la marine (PNFM) est chargé de l'élaboration et de l'administration des cours de formation technique à l'intention des inspecteurs de la marine. Ce programme garantit que les inspecteurs se conforment à l'évolution des règles et des règlements et qu'ils sont au courant des lois et des règlements qui ont des répercussions sur la sécurité maritime. Le programme a porté fruit, puisque 12 cours de formation technique ont été élaborés jusqu'ici, y compris un manuel en ligne pour les nouveaux inspecteurs. Au titre des travaux en cours, mentionnons une politique nationale sur la formation obligatoire des inspecteurs avant leur nomination, l'importance constante attachée aux inspections des petits bâtiments, le remplacement des inspecteurs régionaux lorsqu'ils dispensent des cours de formation, enfin, la révision du contenu des cours actuels pour qu'ils reflètent les nouvelles modifications apportées aux règlements.

Transports Canada a également entrepris une étude sur les véhicules amphibies à passagers, notamment sur leur conception générale, sur le régime canadien de réglementation, sur d'autres prescriptions d'administration de la marine et des questions de sécurité. Cette étude servira à étoffer les connaissances et à prendre de futures mesures de sécurité sur les véhicules amphibies à passagers.

En 2002-2003, les travaux de la collectivité de la réglementation et de l'inspection se sont concentrés sur le maintien en fonction, le recrutement, le renforcement de la collectivité et la sensibilisation. C'est à cette fin qu'une conférence nationale interministérielle a été organisée à l'intention des inspecteurs fédéraux, à laquelle ont assisté plus de 225 participants appartenant à 8 ministères et organismes. La conférence portait sur des ateliers de développement et d'utilisation de méthodes de transmission des connaissances au sein de la collectivité, et des ateliers sur les besoins régionaux, au cours desquels les participants ont discuté des moyens de mettre en oeuvre des méthodes, pratiques et réseaux d'échange d'informations locaux visant à favoriser le perfectionnement de la collectivité dans les régions.

Transports Canada a réaffirmé son engagement à promouvoir les systèmes de transport intelligents (STI) et à appuyer leur adoption. En vertu du Programme stratégique d'infrastructures routières, 30 millions \$ ont été affectés aux STI et, à ce jour, environ 3,4 millions \$ ont été consacrés à 16 projets à frais partagés dont l'objectif est d'accélérer le déploiement des technologies STI au Canada. Transports Canada a également conçu un plan de recherche et développement sur les STI, intitulé *Innover par l'établissement de partenariats*, publié en mai 2003. Celui-ci sert à la fois de troisième pilier stratégique à *En route vers la mobilité intelligente*, qui est le plan des systèmes de transport intelligents du gouvernement, et de premier pas important vers le respect des engagements pris par le Ministère à l'égard des STI. Les objectifs du plan de recherche et développement sont d'accélérer l'acquisition de connaissances et de compétences et de promouvoir l'adoption et la commercialisation des techniques STI. Ce plan prévoit un certain nombre d'activités de recherche et développement sur les STI dont le but est de favoriser l'innovation et d'établir un instrument de financement des projets de recherche et développement sur les STI afin de respecter les priorités de Transports Canada énoncées dans le document Droit devant. Vous trouverez d'autres précisions sur les STI à l'adresse www.its-sti.gc.ca/fr/menu.htm

3.5 Transports Canada - Le programme de gestion

1. Renouvellement des effectifs

Diversité

Dans le sillage du recensement fructueux sur la représentativité réalisé en décembre 2001, Transports Canada a concentré ses efforts en 2002 sur l'amélioration de la représentativité des groupes minoritaires, ce qui a eu des résultats mitigés, avec des gains dans certains secteurs et des retards dans d'autres. La part actuelle de l'emploi des personnes atteintes d'une déficience et des minorités visibles, pour toutes les catégories d'emplois confondues¹, est inférieure à la disponibilité sur le marché du travail. La majorité des écarts de représentativité se situe dans la catégorie technique². La représentativité des femmes est bonne en général et dépasse actuellement la disponibilité sur le marché du travail, dans toutes les catégories, sauf la catégorie opérationnelle³.

Transports Canada a adopté une stratégie sur la diversité qui procurera un milieu de travail stimulant et attrayant à tous les employés et qui améliorera la représentativité afin de répondre aux attentes de la population diversifiée du Canada.

L'effectif en janvier 2003 de 4 684 équivalents à temps plein se composait de 3 421 anglophones (73 %) et de 1 263 francophones (27 %), proportion qui est restée relativement stable depuis quelques années.

1. Parmi les catégories d'emplois, mentionnons Direction, Scientifique et professionnel, Administration et service extérieur, Technique, Soutien administratif, Opérationnelle.

2. La catégorie technique englobe l'Exploitation des aéronefs, le Soutien technologique et scientifique, l'Électronique, les Techniciens divers, le Soutien des sciences sociales, l'Inspection technique.

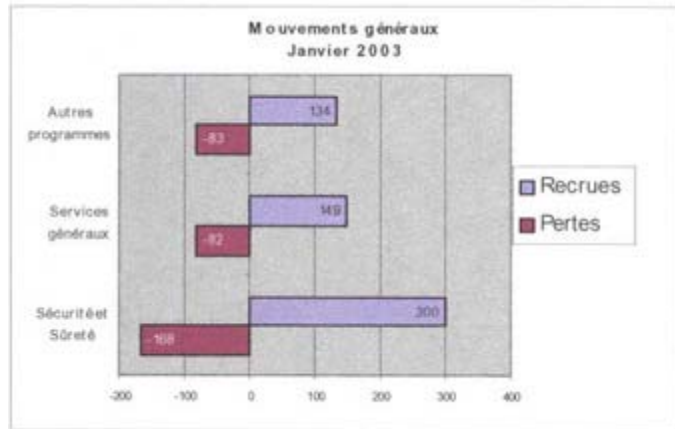
3. La catégorie opérationnelle englobe les Pompiers, les Manoeuvres et hommes de métier, les Services

généraux.

Renforcement des capacités

Transports Canada a poursuivi ses efforts en vue d'avoir un effectif durable et productif, étant donné que deux employés sur cinq nommés pour une période indéterminée pourront prendre leur retraite d'ici 2011.

Après avoir accusé une légère hausse en 2001 (66 employés ou 1,5 %), le recrutement a dépassé l'élimination naturelle dans tout le Ministère au cours de l'année civile 2002. Durant cette même période, l'effectif de Transports Canada a augmenté de 250 employés, soit 5,6 %. L'importance accrue attachée

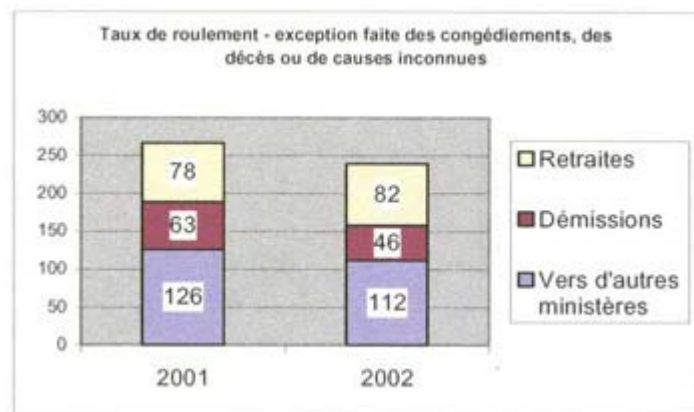


aux questions de sûreté depuis les événements du 11 septembre 2001 est en grande partie responsable de l'augmentation globale (le secteur d'activités Sécurité et Sûreté a concentré 53 % de la croissance de l'effectif).

Les mutations dans d'autres ministères fédéraux (112) ont été la principale cause de départ l'an dernier, suivies par les départs à la retraite (82) et les démissions (46). Il faut signaler que le nombre de démissions a reculé de 17 % par rapport à

l'année précédente. Le taux d'élimination naturelle global pour les employés nommés pour une période indéterminée est estimé à 6,1 % (contre 6,8 % en 2001).

Transports Canada a également enregistré d'intéressants progrès dans la diminution des risques qui se rattachent à la disparition de la mémoire ministérielle. En mai 2003, des plans de relève et de transmission des connaissances avaient été préparés pour 64 experts critiques en la matière qui pourront prendre leur retraite au cours des neuf prochaines années. Le Secrétariat du Conseil du Trésor a reconnu que la stratégie du Ministère était une pratique optimale.



2. Gestion moderne et rapports sur les résultats

La réaction de Transports Canada aux questions de sûreté cruciales et urgentes dans le sillage des événements du 11 septembre 2001 explique que le programme de gestion moderne ait dû céder la place à d'autres priorités nationales plus urgentes. Cela ne veut pas dire toutefois que les efforts ne se soient pas poursuivis sur de nombreux fronts à l'appui du programme de gestion plus général du gouvernement. De fait, le Ministère a déployé de gros efforts dans des domaines comme la gestion des risques, le renforcement des compétences en leadership, l'intégration des informations financières et d'exploitation, la gérance des ressources et le renouvellement des effectifs.

Les notions de la gestion moderne sont constamment incorporées dans les séances d'orientation, les programmes de formation, les séances de sensibilisation et dans toute une diversité de moyens de communication afin de rappeler aux gestionnaires et aux employés leurs responsabilités en matière de gérance et de responsabilisation dans la gestion des actifs publics. Transports Canada redouble aujourd'hui d'efforts pour adopter des pratiques de gestion modernes à l'appui du programme plus général *Des résultats pour les Canadiennes et les Canadiens*.

Le Ministère continue d'enregistrer d'intéressants progrès dans le domaine de la gestion des risques. La Direction de l'aviation civile a adopté une politique de formation obligatoire sur la gestion des risques et établi un programme de formation pour tous les employés à qui le ministre a délégué des pouvoirs. Le Ministère a également adopté un cadre officiel de vérification des risques au sujet des paiements de transfert conformément à la politique du Conseil du Trésor. La gestion des risques est un élément qui entre également en ligne de compte dans la planification et la préparation des projets. Par exemple, le Ministère a obtenu l'approbation d'un plan de gestion des risques pour le projet Renseignements d'affaires et gestion des ressources (Oracle 11i).

Mesure du rendement

Le Ministère a enregistré d'importants progrès dans l'établissement de cadres de travail fondés sur les résultats et la définition de ses activités, alors qu'il tient à s'assurer que des liens logiques existent entre les ressources, les extrants et les résultats à l'appui des objectifs stratégiques plus généraux.

Le processus de planification intégrée de Transports Canada et les examens des secteurs de services servent à la fois à renforcer le besoin de lier les informations financières et non financières dans le cadre des affectations et des réaffectations budgétaires. L'adoption récente et l'évolution de ces processus ont eu pour effet d'enchâsser ou d'institutionnaliser l'intégration des données sur le rendement au sein du Ministère. En outre, la haute direction estime que ces processus représentent un instrument précieux qui facilite l'examen de propositions et de priorités conflictuelles.

3. Accès à l'information

Transports Canada a respecté le délai de réponse pour 77 % des demandes qui lui ont été adressées en vertu des lois sur l'accès à l'information et la protection des renseignements personnels en 2002-2003. Ce délai de réponse représente une baisse par rapport au taux de ponctualité de 81 % enregistré l'année précédente, ce qui s'explique en partie par la hausse significative et imprévisible (58 %) de la charge de travail globale. L'autre facteur qui a contribué à l'augmentation de la charge de travail a été l'intérêt soutenu du public et des médias pour la sûreté des transports après les événements du 11 septembre 2001. En mars 2003, Transports Canada a commandé un examen des processus pour s'assurer que les processus internes n'entravent pas les demandes que le Ministère reçoit en vertu des lois sur l'accès à l'information et la protection des renseignements personnels (AIPRP). L'examen a révélé qu'en dépit de l'évaluation du rendement, aucun problème majeur ne se rattache aux processus. De fait, l'examen a révélé que le Ministère avait amorcé de nombreuses améliorations, et ne s'était pas laissé distancer par d'autres ministères en tirant parti des pratiques optimales et d'autres économies visant à améliorer les

délais de réponse. L'examen a également louangé Transports Canada des efforts déployés pour préserver la qualité du processus AIPRP.

4. Accessibilité et connectivité

Gouvernement en direct - Prestation de services électroniques aux intervenants de l'extérieur

L'initiative Gouvernement en direct (GED) à Transports Canada prévoit l'introduction de services et la prestation d'informations en direct afin d'améliorer l'efficacité des opérations que le Ministère mène en collaboration avec les intervenants de l'industrie pour tous les Canadiens. Grâce à cette initiative, 32 projets d'une valeur totale de 3,4 millions \$ ont été financés et menés à terme en 2002-2003.

Les investissements engagés en 2002-2003 dans les nouveaux services en direct ont contribué à l'application de normes communes pour faciliter l'accès aux renseignements sur les transports fournis par voie électronique. Les candidats ont désormais la possibilité de suivre un entraînement au vol en direct et de subir leurs examens de la même manière, ce qui est pour eux beaucoup plus pratique. Les aviateurs autorisés disposent désormais d'un accès sécurisé pour actualiser leurs données en l'espace de quelques minutes par opposition à plusieurs jours. Les inspecteurs disposent d'instruments et de systèmes sur le terrain qui minimisent le temps et les efforts qu'il faut pour inspecter des navires commerciaux qui se livrent à des activités commerciales dans les voies navigables du Canada. L'industrie ferroviaire peut désormais présenter des demandes en direct à Transports Canada pour obtenir l'approbation du ministre en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, ce qui marque une nette amélioration par rapport à la procédure manuelle actuelle. Les fabricants peuvent désormais enregistrer leurs marchandises dangereuses en direct, ce qui réduit le délai de traitement des inscriptions de quelques jours à quelques minutes.

Les exemples qui suivent illustrent les réalisations du GED.

- Le site Web Voyage accessible fournit des renseignements en direct sur les voyages aux voyageurs ayant une déficience ainsi qu'aux soignants et aux familles de ces personnes, des personnes âgées et d'autres voyageurs ayant des besoins spéciaux, afin d'atténuer les problèmes auxquels ils se heurtent lorsqu'ils voyagent.
- Le site Web Services maritimes en direct offre des services d'abonnement sur mesure pour répondre à tous les besoins d'information des clients, des partenaires, des intervenants de la marine et du grand public. Transports Canada a construit ce site d'information avec le concours des ministères des Pêches et des Océans et de l'Environnement.
- Une base de données Internet permet aux intervenants de poser des questions et de demander des éclaircissements au sujet du nouveau Règlement sur le transport des marchandises dangereuses en langage clair. Au besoin, des interprétations sont insérées dans la base de données. Ce site permet également d'avoir accès à la base de données, de sorte que les intervenants peuvent trouver les interprétations qui présentent pour eux un intérêt particulier.

En janvier 2003, on a adopté une nouvelle orientation pour le GED, laquelle englobe une approche plus

focalisée pour répondre aux demandes des intervenants de l'extérieur, notamment de l'industrie et des citoyens, avant la date cible de décembre 2005 fixée par le gouvernement du Canada. Des plans sont en cours de préparation pour faire évoluer le cadre actuel de gestion du rendement afin de mieux démontrer la valeur des investissements dans le GED et ses liens avec les priorités du Ministère et du gouvernement. De plus, le financement des futurs projets de GED privilégiera la collaboration accrue entre les juridictions et les possibilités de prestation des services horizontaux, qui seront liées aux programmes du gouvernement en matière de prestation des services, de gestion moderne et d'innovation. Vous trouverez d'autres précisions sur les initiatives GED de Transports Canada à l'adresse www.tc.gc.ca/ged/menu.htm

Gestion et technologies de l'information

Les investissements engagés par Transports Canada en 2002-2003 dans la gestion et les technologies de l'information (GI/TI) ont permis aux employés de l'interne, aux citoyens du Canada et aux intervenants de l'extérieur d'effectuer un plus grand nombre d'opérations commerciales par voie électronique, de manière ponctuelle et efficace et, au besoin, de façon sécurisée, et ont facilité l'accès aux informations, de même que l'échange d'informations. Ces investissements ont également permis une plus grande disponibilité des demandes de gestion de la réglementation, de l'octroi de permis et licences et de la sécurité, ainsi que des services d'information qui ciblent les Canadiens et l'industrie.

Les clients de l'extérieur peuvent consulter par voie électronique un site Web dynamique pour obtenir des renseignements sur la marine à un seul guichet. Les Canadiens et le secteur des transports peuvent désormais mener des recherches en ligne dans des revues électroniques, des normes, des ouvrages et des documents. Les employés de Transports Canada peuvent mieux servir leurs clients grâce à un système visuel qui contribue à identifier et à quantifier les risques qui se rattachent au transport des marchandises dangereuses afin de déterminer si les expéditions à haut risque sont inspectées comme il se doit.

Un nouveau système de gestion des dossiers, des documents et de l'information a été adopté pour gérer les documents électroniques, ce qui permet aux employés de sauvegarder et de consulter des informations en direct pour mieux servir les clients en leur fournissant des renseignements détaillés en temps opportun. Les inspecteurs équipés d'instruments mobiles et de manuels de référence électroniques peuvent procéder à des inspections de manière plus efficace sur le terrain et avoir instantanément accès à tous les renseignements cruciaux dont ils ont besoin pour intervenir rapidement devant une situation d'urgence. Dans l'optique de la sûreté, les principaux investissements dans la GI/TI ont contribué à renforcer les contrôles de sécurité des personnes qui doivent avoir accès aux zones réglementées des aéroports canadiens.

Le Plan stratégique GI/TI 2003-2006 de Transports Canada a été approuvé en avril 2003, ce qui a eu pour effet d'améliorer l'exécution des programmes grâce à des investissements plus stratégiques dans la GI/TI. Ce plan évoluera au besoin pour répondre aux besoins du Ministère et il sera mû par les orientations et les priorités commerciales de Transports Canada. Vous trouverez d'autres précisions sur la stratégie GI/TI à l'adresse www.tc.gc.ca/ged/planstrategiquegi-ti.htm

4.0 Tableaux financiers

Tableau A - Sommaire des crédits

2002-2003				
Crédit	(milliers de dollars)	Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
1	Dépenses de fonctionnement (nettes des recettes)	114 227	155 467	154 352
5	Dépenses d'immobilisations	121 500	79 571	54 152
10	Subventions et contributions	376 347	400 006	264 393
15	Paiements à la Société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain inc.	83 740	83 740	80 135
20	Paiements à Marine Atlantique SCC	32 949	46 381	46 381
25	Paiements à VIA Rail Canada inc.	255 701	255 701	255 701
35	Paiement à la Queens Quay West Land Corporation	0	4 000	4 000
40	Paiement à la Société du Vieux-Port de Montréal inc.	0	18 400	18 400
(S)	Paiement à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien	0	259 477	259 477
(S)	Ministre des Transports - Traitement et allocation pour véhicule	65	67	67
(S)	Paiements au Canadien National pour le pont Victoria à Montréal	3 300	3 300	3 300
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	54 800	58 365	58 365
(S)	Paiements prévus par les ententes concernant la Voie maritime du Saint-Laurent	1 900	1 742	1 742
(S)	Subventions versées à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland	49 900	48 956	48 956
(S)	Remboursement des montants portés au crédit des recettes les années précédentes	0	40	40
(S)	Dépenses des produits de la vente des biens excédentaires de l'État	0	5 144	3 092
	Total budgétaire	1 094 429	1 420 357	1 252 552

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Tableau B - Comparaison du total des dépenses prévues et des dépenses réelles

2002-2003 Secteur d'activités <i>(milliers de</i> <i>dollars)</i>	ETP	Dépenses de fonctionnement brutes¹	Dépenses d'immo- bilisations	Paiements de transfert²	Sociétés d'État	Total des dépenses brutes	Moins : recettes disponibles
Politiques	198	28 595	809	96 499	288 650	414 553	510
	223	39 002	1 130	72 611	302 082	414 825	630
	240	37 727	1 076	64 438	302 082	405 323	734
Programmes et Cessions	368	58 548	77 799	319 156	83 740	539 243	295 813
	428	85 022	43 156	335 197	83 740	548 415	331 796
	443	84 777	22 295	212 388	80 135	399 595	330 311
Sécurité et Sûreté	2929	335 509	27 327	13 892	-	376 728	47 209
	3091	363 217	20 895	44 355	259 477	687 944	51 301
	3027	363 843	17 422	39 723	259 477	680 465	52 479
Administration ministérielle	820	93 249	15 565	-	-	108 814	1 377
	909	117 478	15 784	100	22 400	155 762	1 562
	966	115 204	14 753	100	22 400	152 457	1 765
Total	4315	515 901	121 500	429 547	372 390	1 439 338	344 909
	4651	606 019	80 965	452 263	667 699	1 806 946	385 289
	4676	601 551	55 546	316 649	664 094	1 637 840	385 289
Autres recettes et dépenses :							
Recettes non disponibles (Voir tableau D)							
Coût des services fournis par d'autres ministères (autorisations = coût réel)							

Coût net du programme

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

1. Comprend les paiements législatifs pour les régimes d'avantages sociaux des employés, les allocations du ministre, les frais des agences de recouvrement, les remboursements des fonds versés au cours des exercices antérieurs, les paiements prévus par les ententes concernant la Voie maritime du Saint-Laurent et le produit de la vente des biens excédentaires de l'État.

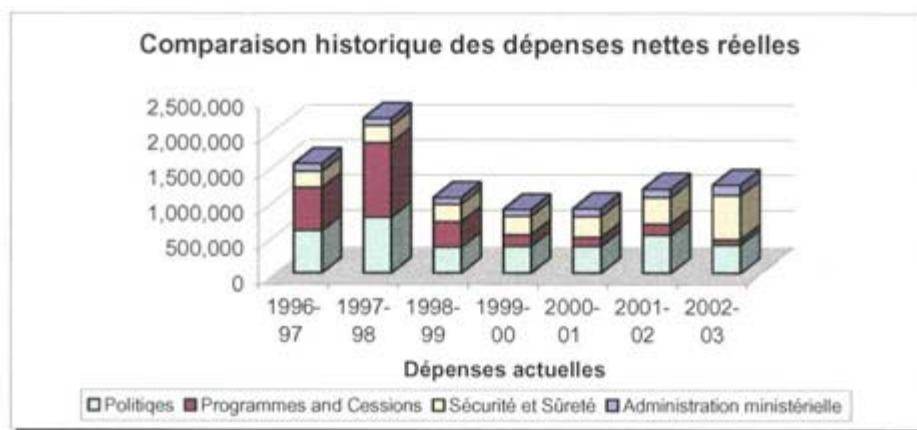
2. Comprend les paiements législatifs pour le pont Victoria (Montréal) et la subvention relative à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland.

Les caractères normaux indiquent les dépenses prévues. Les *caractères en italiques* indiquent les autorisations totales. Les **caractères gras** indiquent les dépenses réelles.

Tableau C - Comparaison historique des dépenses nettes

2002-2003					
Secteur d'activités (milliers de dollars)	Dépenses réelles 2000- 2001	Dépenses réelles 2001- 2002	Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
Politiques	381 290	539 459	414 043	414 195	404 589
Programmes et Cessions	123 132	155 647	243 430	215 319	69 284
Sécurité et Sûreté	302 578	380 146	329 519	636 643	627 987
Administration ministérielle	108 729	118 164	107 437	154 200	150 692
Total budgétaire	915 720	1 193 417	1 094 429	1 420 357	1 252 552

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.


Tableau D - Recettes

2002-2003					
Secteur d'activités (milliers de dollars)	Recettes réelles 2000-01	Recettes réelles 2001-02	Recettes prévues	Total des autorisations	Recettes réelles
Recettes disponibles					
Politiques					
Prévisions de l'Administration du transport aérien	322	262	-	-	274
Recettes internes d'Agriculture Canada pour la surveillance du transport du grain	60	202	460	-	333
Recettes de location	119	117	-	-	111
Recettes internes et externes diverses	117	-	50	630	16
	618	581	510	630	734
Programmes et Cessions					
Recettes des Havres et Ports (nettes des commissions)	11 178	14 265	13 015	13 215	11 535
Aéroports - Locations	9 328	5 839	4 980	8 157	8 167
Aéroports - Concessions	4 313	1693	738	1 734	1 841
Aéroports - Redevances d'atterrissage	9 451	4439	2 632	5 211	5 181
Aéroports - Redevances générales d'aérogare	5 625	2896	1 843	3 497	3 700
Aéroports - Paiements de loyer	219 273	248 271	272 130	299 517	299 551

et de biens immobiliers					
Recettes diverses	1 608	1 004	475	465	336
	260 776	278 406	295 813	331 796	330 311
Sécurité et Sûreté					
Recettes internes et externes de sécurité aérienne	12 922	11 851	10 839	11 204	12 810
Recettes internes et externes des services des aéronefs	27 519	33 723	26 497	26 648	26 026
Redevances de sécurité routière	353	-	460	460	-
Recettes internes et externes de sécurité maritime	9 188	7 591	7 400	7 377	8 464
Inspections des chemins de fer d'intérêt local et autres recettes de sécurité ferroviaire	131	135	63	50	112
Recettes internes et externes des activités de recherche et développement	2 444	5 204	1 925	5 071	3 757
Recettes internes et externes diverses	1 442	1 333	25	491	1 311
	53 999	59 838	47 209	51 301	52 479
Administration ministérielle					
Recettes internes provenant de la formation et du soutien des systèmes	779	234	-	30	124
Recettes internes et externes des concessions et des locations	913	927	788	645	972
Recettes internes et externes diverses	249	182	589	887	670
	1 941	1 344	1 377	1 562	1 765
Total des recettes disponibles	317 334	340 170	344 909	385 289	385 289
Recettes non disponibles					
Recettes fiscales :					
Taxe sur les produits et services	21 678	-	-	-	-
Recettes non fiscales :					
Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent	4 098	4 802	5 000	5 000	4 856

Location de wagons-trémies	13 577	13 936	10 000	10 000	15 432
Allocations des administrations portuaires canadiennes	5 847	10 402	10 298	-	9 765
Rendement des investissements	36 517	32	-	-	21 410
Remboursement des dépenses des années antérieures	657	1 143	-	-	1 057
Rajustements des comptes fournisseurs des exercices antérieurs	15 193	4 433	-	-	5 323
Privilèges, licences et permis	196	49	-	-	60
Amendes	626	1 169	-	-	1 063
Produit des ventes	49	1 826	-	-	796
Produit de la vente des biens excédentaires de l'État	9 438	5 284	-	-	4 108
Diverses	609	396	-	-	1 256
CTMA Traversier Ltée	-	-	-	-	833
Vieux-Port de Montréal	-	-	-	-	2 315
Dédommagement au titre de la guerre du Golfe contre l'Irak	-	-	-	-	420
Great West Life - Remboursement de la Société canadienne des ports	-	-	-	-	95
Total des recettes non disponibles	108 486	43 473	25 298	15 000	68 789

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Tableau E - Paiements législatifs

2002-2003					
Secteur d'activités (milliers de dollars)	Dépenses réelles 2000-01	Dépenses réelles 2001-02	Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
Politiques					
Régimes d'avantages sociaux des employés	2 776	2 738	2 774	3 126	3 126
Produits de la vente des biens excédentaires de l'État	9 453	-	-	-	-

	12 229	2 738	2 774	3 126	3 126
Programmes et Cessions					
Régimes d'avantages sociaux des employés	5 982	4 552	4 374	4 928	4 928
Paiements au Canadien National - pont Victoria	11 709	3 072	3 300	3 300	3 300
Subvention versée à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland	46 934	48 325	49 900	48 956	48 956
Produits de la vente des biens excédentaires de l'État	-	25	-	-	-
Paiements au titre des ententes concernant la Voie maritime du Saint-Laurent	2 474	1 496	1 900	1 742	1 742
Remboursement des dépenses d'exercices antérieurs	-	-	-	40	40
	67 099	57 470	59 474	58 966	58 966
Sécurité et Sûreté					
Produits de la vente des biens excédentaires de l'État	-	4 223	-	294	294
Régimes d'avantages sociaux des employés	35 701	34 230	38 519	39 116	39 116
Paiements versés à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien	-	-	-	259 477	259 477
	35 701	38 453	38 519	298 887	298 887
Administration ministérielle					
Régimes d'avantages sociaux des employés	9 858	8 992	9 133	11 194	11 194
Allocations du ministre	52	68	65	67	67
Frais des agences de recouvrement	4	-	-	-	-
Produits de la vente des biens excédentaires de l'État	-	2 094	-	4 850	2 798

	9 914	11 154	9 198	16 111	14 059
Total des paiements législatifs	124 942	109 814	109 965	377 091	375 039

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Tableau F - Paiements de transfert

2002-2003					
Secteur d'activités (milliers de dollars)	Dépenses réelles 2000-01	Dépenses réelles 2001-02	Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
Subventions					
Politiques	22,548	122,272	23,539	23,539	23,377
Programmes et Cessions	36,300	19,800	-	-	-
Sécurité et Sûreté	115	9,069	100	100	100
Administration ministérielle	-	-	-	-	-
Total des subventions	58,963	151,141	23,639	23,639	23,477
Contributions					
Politiques	35,961	35,722	72,960	49,072	41,061
Programmes et Cessions ¹	181,273	194,168	319,156	335,197	212,388
Sécurité et Sûreté	14,911	13,378	13,792	44,255	39,624
Administration ministérielle	-	-	-	100	100
Total des contributions	232,145	243,269	405,908	428,624	293,173
Total des paiements de transfert	291,108	394,410	429,547	452,263	316,649

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

1. Comprend les paiements législatifs pour le pont Victoria (Montréal) et pour la subvention relative à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland.

Tableau G - Précisions sur les paiements de transfert

Le tableau suivant contient des renseignements sur chacun des programmes de paiements de transfert de Transports Canada dont le coût estimatif total (CET) dépasse 5 millions \$. Les dépenses sont exprimées en milliers de dollars.

Titre du programme	Dépenses 2002-03	Notre objectif est . . .	Résultats escomptés	Résultats atteints
Octroi d'une subvention à la province de Colombie-Britannique au titre des services de transport par traversier des marchandises et des passagers (programme en cours).	23 377 \$	D'aider la province à fournir des services de traversier dans les eaux de Colombie-Britannique.	Liaisons de transport avec le réseau national de transport de surface à partir de diverses régions et des régions isolées de la Colombie-Britannique.	Desserte par BC Ferries des régions côtières et éloignées de C.-B.
Contribution aux services ferroviaires voyageurs en dehors de VIA Rail (CET de 37,8 millions \$).	6 774 \$	D'assurer la prestation de services de transport vers les régions éloignées.	Accès soutenu aux services ferroviaires pour les Canadiens vivant dans les régions éloignées (entre Sept-Îles et Labrador City/Schefferville; Sault Ste. Marie et Hearst; et Toronto et North Bay).	Des services ferroviaires voyageurs continuent d'être assurés à destination de ces régions éloignées.
Contribution au titre des services de transport par traversier des passagers et des marchandises (programme en cours)	8 027 \$	De surveiller les services de traversier afin de réduire la dépendance des exploitants à l'égard des subventions fédérales en assurant la rentabilité commerciale des entreprises par le biais de services qui répondent effectivement à la demande et de tarifs qui reflètent la conjoncture du marché.	Services de traversier sûrs, fiables et abordables entre Wood Island et Caribou; et entre Souris et Cap-aux-Meules.	Prestation de services sûrs, fiables et abordables aboutissant à une croissance du trafic et à un accroissement de la part du marché. Impact positif sur les économies régionales et soulagement des régions éloignées.
Paiement versé à la Commission canadienne du blé (CCB) au titre des wagons-trémies	16 045 \$	D'aider la CCB à faire l'achat et la location de wagons-trémies.	Transport efficace du grain dans l'Ouest du Canada.	La CCB a suffisamment de wagons-trémies loués pour assurer

pour le transport du grain de l'Ouest du Canada (programme en cours).				le transport efficace du grain dans l'Ouest du Canada.
Allocations versées aux ex-employés des Newfoundland Railways, Steamships and Telecommunications Services cédés à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (programme en cours).	964 \$	D'assumer la responsabilité de la partie des coûts de retraite qui ne sont pas payables par le gouvernement de Terre-Neuve ou la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada aux employés mutés.	Assurer un revenu de retraite équivalant aux régimes provinciaux au moment de la cession, formule accessible aux anciens employés de la province.	Les anciens employés de la province et du chemin de fer touchent un revenu de retraite équivalant à celui des régimes provinciaux.
Contribution au Programme de restauration du pont de Québec (CET de 6 millions \$).	600 \$	D'aider le CN à restaurer le pont de Québec, construit à l'origine par le gouvernement du Canada en 1918.	Maintien de la sécurité de la circulation des véhicules et des trains sur le pont.	La restauration du pont se poursuit et la circulation des véhicules et des trains n'a pas cessé tout au long des travaux.
Projet de revitalisation du secteur riverain de Toronto, projet réalisé en collaboration par trois ordres de gouvernement (CET de 550 millions \$ dont 10,1 millions \$ au titre des quatre projets prioritaires et du plan d'aménagement).	5 200 \$	De renforcer le dynamisme économique de Toronto, son développement social, son réseau de transport, la construction de logements et la durabilité de l'environnement.	Un secteur riverain propre, écologique, vital, accessible et magnifique dont pourront jouir tous les habitants de la ville et qui accueillera des touristes du Canada et du monde entier.	En 2002-2003, la Toronto Waterfront Revitalization Corporation est demeurée une société permanente en vertu de la législation provinciale et on a entrepris les travaux de quatre projets prioritaires et du plan d'aménagement.
Programme stratégique d'infrastructures routières - Franchissement de la frontière (planification et intégration) (CET de 68 millions \$).	330 \$	D'améliorer la fiabilité et les performances d'exploitation globales du réseau de transport de surface.	Amélioration de la mobilité et de l'efficacité des transports et renforcement des performances de sécurité et du transport durable.	Trois projets frontaliers d'une valeur totale de 108 millions \$ ont été annoncés, trois études de faisabilité ont été financées, notamment l'étude sur un poste

				frontalier nouveau ou amélioré à Windsor. Octroi de 350 000 \$ pour des études sur une liaison rapide à Vancouver et Ottawa.
Programme stratégique d'infrastructures routières - systèmes de transport intelligents (CET de 29 millions \$).	1 265 \$	D'améliorer la fiabilité et les performances d'exploitation globales du réseau de transport de surface.	Amélioration de la mobilité et de l'efficacité des transports et renforcement des performances de sécurité et du transport durable.	Dix-sept ententes de contribution ont été négociées pour le déploiement et l'intégration de STI, au coût estimatif total de 3,7 millions \$. Un projet est terminé, les autres devant l'être entre l'automne 2003 et le printemps 2004.
Contributions pour l'exploitation des aéroports hors Réseau national d'aéroports (RNA) (programme en cours).	1 752 \$	De verser des subventions d'exploitation aux aéroports du Canada.	Exploitation sans danger des aéroports hors RNA qui n'ont pas encore été cédés (et qui ne sont pas encore admissibles au PAIA).	Diverses contributions ont été versées à des aéroports hors RNA pour assurer un niveau d'exploitation convenable.
Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (au maximum 190 millions \$ sur cinq ans).	32 386 \$	D'aider les aéroports admissibles à financer leurs projets d'immobilisations.	Exploitation sans danger, protection des actifs et réduction des coûts des aéroports hors RNA.	Soixante-quatorze aéroports ont reçu des contributions dans le cadre de divers projets approuvés.
Fonds de cession des ports (CET de 115 millions \$).	22 102 \$	De fournir une aide et des incitatifs aux éventuels ports non fédéraux pour les encourager à accepter le port et les installations portuaires en vue d'en poursuivre l'exploitation et d'aider à amener les installations portuaires à un	Faciliter le transfert/cession des ports régionaux et locaux à des groupes locaux (mise en oeuvre de la Politique maritime nationale).	Douze ports ont été cédés à des groupes locaux.

		niveau de sécurité et d'exploitation minimum.		
Contributions versées aux provinces en vue d'améliorer les routes pour en renforcer l'efficacité et promouvoir la sécurité tout en favorisant le développement régional et industriel et le tourisme, ce qui englobe le Programme d'améliorations routières du Nouveau-Brunswick et l'Accord d'aménagement des routes de l'Outaouais (programme en cours).	40 684 \$	De prendre part au financement fédéral-provincial conjoint de la construction, de la solidification et de l'amélioration de certaines liaisons routières et routes.	Amélioration de la sécurité et de l'efficacité des transports et promotion du développement économique.	Des contributions routières ont été versées pour assurer la sécurité et l'efficacité des transports et promouvoir le développement économique.
Accord sur la route transcanadienne - Terre-Neuve (CET de 403,5 millions \$).	16 303 \$	De construire des liaisons sur la route transcanadienne à Terre-Neuve et au Labrador en échange de la cessation des liaisons ferroviaires dans la province.	Renforcement et amélioration de la route transcanadienne à Terre-neuve et au Labrador.	Améliorations de la route transcanadienne selon l'accord.
(S) Paiements versés au CN à l'égard de l'élimination des péages sur le pont Victoria à Montréal et des travaux de restauration de la portion routière du pont (programme en cours).	3 300 \$	De dédommager le CN au titre de la décision du gouvernement fédéral d'éliminer les péages et de contribuer à la restauration majeure de la portion routière du pont.	Remédier à l'impact négatif de l'élimination des péages sur les recettes du CN et assurer la conduite sans danger des véhicules sur le pont et ses abords.	Des paiements ont été versés au CN pour la remise en état de la portion routière du pont.
(S) Subvention versée au titre de l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland (programme en cours).	48 956 \$	De respecter l'obligation constitutionnelle d'assurer une liaison de transport entre l'Île-du-Prince-Édouard et le continent.	Transport ininterrompu et efficace des voyageurs et des marchandises tout au long de l'année entre l'Île-du-Prince-Édouard et le continent.	Des subventions ont été versées pour assurer le transport ininterrompu entre l'Î.-P.-É. et le continent.

Programme stratégique d'infrastructures routières - Volet construction routière (CET de 485 millions \$).	25 802 \$	D'assurer le financement des projets routiers provinciaux pour répondre aux besoins du réseau routier national du Canada.	Amélioration de la mobilité et de la rentabilité des transports, et rendement amélioré en matière de sécurité et de transport durable.	De multiples améliorations ont été apportées aux routes provinciales.
Programme stratégique d'infrastructures routières - Postes frontaliers (planification et intégration) (CET de 68 millions \$).	7 666 \$	D'améliorer la fiabilité et les performances globales du réseau de transport de surface.	Amélioration de la mobilité et des économies de transport, ainsi que des performances en matière de sécurité.	Divers projets qui contribuent à la mobilité, à l'efficacité et à la sécurité du réseau de transport de surface.
Plan d'action 2000 sur le changement climatique (CET de 40,2 millions \$).	40 \$	De réduire l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre (GES) du secteur des transports.	Adoption de technologies de transport et d'affectation des terres plus sobres, capacité à réduire les émissions de GES; technologies novatrices et pratiques optimales.	Différentes initiatives ont été lancées afin de réduire l'augmentation des émissions de GES dans le secteur des transports.
Paiements à l'appui de l'amélioration des passages à niveau approuvée en vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire (programme en cours).	7 495 \$	D'apporter une aide aux compagnies de chemin de fer et (ou) aux administrations routières pour qu'elles effectuent des travaux afin de renforcer la sécurité aux passages à niveau publics rail-route.	Diminution des risques de collisions et de victimes aux passages à niveau publics.	Cent trois passages à niveau ont été améliorés au Canada. Le taux d'accidents aux passages à niveau a diminué de 28 % depuis 1996.
Code canadien de sécurité (CET de 17,8 millions \$).	6 290 \$	D'apporter une aide aux provinces et aux territoires pour qu'ils appliquent uniformément les normes du Code canadien de sécurité aux transporteurs extraprovinciaux.	Amélioration du niveau de sécurité, de la capacité de surveillance de la sécurité et de l'uniformité nationale des normes.	Les normes sur les heures de service et l'évaluation de la sécurité ont été révisées et approuvées par le Conseil des ministres à l'automne 2002. Des activités de réglementation se déroulent

				actuellement en s'inspirant de ces normes.
Contribution à l'amélioration de la sûreté des postes de pilotage des aéronefs (CET de 34 millions \$).	25 369 \$	De fournir une aide aux candidats admissibles pour les aider à défrayer les coûts des modifications de sûreté qu'il faut apporter aux avions à passagers et à fret existants.	Amélioration des niveaux de sûreté et rétablissement de la confiance du public dans la sûreté du transport aérien et du trafic au même niveau qu'avant le 11 septembre, et taux de croissance.	Achat et installation de systèmes de verrouillage sur la porte du poste de pilotage pour la majorité des avions des transporteurs canadiens. Un nouveau règlement sur la porte donnant accès au poste de pilotage est entré en vigueur le 9 avril 2003.

Tableau H - Prêts, investissements et avances

Secteur d'activités (milliers de dollars)	Dépenses réelles 2000-2001	Dépenses réelles 2001-2002	Dépenses réelles 2002-2003
Investissement dans Ridley Terminals Inc.	90 000	90 000	90 000
Investissement dans la Monnaie royale canadienne	--	--	40 000
Prêt consenti à l'Administration du pont du port de Saint John	26 013	25 024	24 152
Administrations aéroportuaires canadiennes	--	--	19 221
Prêts assumés de l'ex-Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent	724	716	692
Total des soldes en cours sur les prêts	116 737	115 740	174 065

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Tableau I - Passif éventuel

Type de passif éventuel (milliers de dollars)	Au	
	31 mars 2002	31 mars 2003

Garanties d'obligations et emprunts	64 147	63 000
Blessures ou décès	7 865	7 830
Rupture de contrat	475	25
Total du passif éventuel	72 487	70 855

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Tableau J - Achats et marchés

Rôle que jouent les achats et marchés dans l'exécution des programmes

Les achats et les marchés jouent un rôle central dans l'exécution du programme du Ministère, ce qui permet à ce dernier d'obtenir des services de recherche, des conseils et des services directs hautement spécialisés à l'appui de ses politiques et de l'exécution de ses programmes. Les achats permettent au Ministère de répondre à ses besoins opérationnels et également de stimuler la croissance économique au Canada.

Aperçu de la façon dont Transports Canada gère sa fonction de passation des marchés

Les opérations d'achats de Transports Canada sont décentralisées, et les spécialistes désignés des achats sont répartis entre l'administration centrale et les régions et sont investis des pleins pouvoirs de passation des marchés. Le pouvoir d'acheter des articles de faible valeur a été délégué aux gestionnaires des centres de responsabilité de tout le Ministère pour qu'ils puissent satisfaire à leurs besoins en matière d'achat rapidement et moyennant un fardeau administratif minime. Certaines organisations de l'administration centrale jouissent également de pouvoirs limités de passation des marchés au titre de leurs besoins spécialisés, comme l'achat de pièces d'aéronefs, de véhicules, de services professionnels informatiques et d'entraînement des pilotes. Transports Canada se prévaut des services de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) pour l'achat de biens dont la valeur dépasse 5 000 \$ lorsque ces biens ne peuvent être acquis en vertu d'une offre permanente, de même que pour certains types de services (p. ex. les activités de recherche et développement). La plupart des gestionnaires des centres de responsabilité peuvent utiliser une carte d'achat ministérielle pour les achats ne dépassant pas 5 000 \$. Les marchés sont créés à l'aide du système informatisé de passation des marchés du Ministère. Le Ministère utilise MERX, qui est le système d'appel d'offres électronique du gouvernement fédéral, afin d'annoncer la plupart des possibilités d'achat dont la valeur dépasse 25 000 \$. Des comités d'examen des achats ont été créés dans tout le Ministère pour revoir et contester certains types de marchés, comme les marchés à fournisseur unique dont la valeur dépasse 25 000 \$, la passation de marchés non autorisés et certaines modifications. Les comités régionaux d'examen des marchés se limitent à l'examen des marchés dont la valeur ne dépasse pas 10 000 \$. Les marchés de faible valeur font l'objet d'une surveillance constante et on confie l'examen régulier des marchés à des organismes dont les pouvoirs en matière de passation de marchés sont limités. En outre, l'organisme responsable des achats à l'administration centrale procède à des examens fonctionnels officiels dans ses propres bureaux et dans les bureaux régionaux des achats à peu près tous les trois ans. Durant l'année civile 2002, Transports Canada a adjugé environ 8 000 marchés d'une valeur de 31,5 millions \$. Ces chiffres n'englobent pas les commandes subséquentes à une offre permanente de TPSGC, les marchés conclus par TPSGC pour le compte de Transports Canada et les achats effectués au moyen d'une carte d'achat.

Progrès et nouvelles initiatives permettant d'adopter des pratiques efficaces et rentables d'achat

Transports Canada a conçu un certain nombre d'instruments pour aider les gestionnaires à répondre à leurs besoins de passation de marchés. Mentionnons entre autres le Guide de la gestion du matériel et de l'approvisionnement, que les gestionnaires peuvent consulter pour la totalité du processus de passation des marchés depuis l'étape de la planification jusqu'à la gestion des marchés, et les bulletins de service sur la gestion du matériel et la passation des marchés consacrés à certains problèmes de passation des marchés. Ceux-ci sont affichés sur le site Intranet du Ministère. Le Ministère a également mis au point un certain nombre de programmes de formation à l'intention des gestionnaires sur la passation des marchés, l'élaboration des cadres de référence et la gestion des marchés. Depuis quelques années, le Ministère a dépassé ses cibles au titre de la passation de marchés avec des fournisseurs autochtones en vertu de la Stratégie d'approvisionnement auprès des entreprises autochtones.

Tableau K - Modèle de rapport d'information sur l'imputation aux clients extérieurs

Nom de l'activité d'imposition de frais	Type de frais	Pouvoir d'établissement des frais (p. ex. prévu par une loi, un règlement)	Recettes réelles en 2002-2003 (en milliers de dollars)	Coût total prévu pour fournir le bien ou le service (en milliers de dollars)	Consultation et analyse	Norm
Programmes et Cessions						
Aéroports - Concessions	Location et utilisation de biens publics	<i>Loi sur les immeubles fédéraux et les biens réels fédéraux</i>	1 143	Non disponible (n. d.)	Les contrats de concession font l'objet d'un appel d'offres.	n. d.
Aéroports - Ventes	Vente de biens et de produits d'information	<i>Loi sur la gestion des finances publiques</i>	90	n. d.	n. d.	n. d.
Aéroports - Locations	Location et utilisation de biens publics	<i>Loi sur les immeubles fédéraux</i>	5 724	n. d.	Les baux fonciers sont négociés en fonction de la valeur de la propriété établie par TPSGC, en vertu de la politique sur les biens immobiliers. Les locations	n. d.

					d'espaces sont établies de la même façon dans le périmètre des aéroports.	
Aéroports - Redevances générales d'aéroport, redevances d'atterrissage, redevances de stationnement des aéronefs, RDSA, à l'adresse : www.tc.gc.ca/ lois-reglements/ GENERALE/L/ la/reglements/ 120/la129a/ la129a.html	Services à caractère non réglementaire	Paragraphe 4.4(2) de la <i>Loi sur l'aéronautique</i> et section 2 du Décret autorisant la prise de règlements ministériels - <i>Règlement sur les redevances des services aéronautiques</i>	8 938	n. d.	Les associations qui représentent l'industrie reçoivent par voie de lettre des renseignements sur les propositions du Ministère de modifier les redevances et sont invitées à formuler leurs commentaires. Les employés aéroportuaires discutent également des propositions avec les clients dans chaque aéroport. La proposition et le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation (REIR) sont prépubliés dans la partie I de la <i>Gazette du Canada</i> , et les intervenants sont priés de formuler leurs commentaires dans les 30 jours suivant la publication. Des lettres de suivi sont envoyées tout au long du processus, comme réponse aux remarques reçues; pour aviser l'industrie de la date prévue de prépublication et de la décision du ministre sur la proposition.	n. d.

Aéroports - Redevances de stationnement des véhicules aux aéroports, à l'adresse : www.tc.gc.ca/ lois-reglements/ GENERALE/L/ la/reglements/ 130/la131/ la131.html# COU40H. KENORP. 75YVFE.B	Services à caractère non réglementaire	Paragraphe 4.4(2) de la <i>Loi sur l'aéronautique</i> et section 2 du Décret autorisant la prise de règlements ministériels - <i>Règlement sur les redevances de stationnement des véhicules aux aéroports</i>	648	n. d.	Les redevances et le REIR sont prépubliés dans la partie I de la <i>Gazette du Canada</i> et les intervenants sont invités à formuler leurs commentaires dans les 30 jours suivant la prépublication.	n. d.
Aéroports - Paiements versés aux administrations aéroportuaires	Location et utilisation de biens publics	<i>Loi sur les immeubles fédéraux</i>	296 370	n. d.	n. d.	n. d.
Aéroports - Paiement de loyers et de biens immobiliers	Vente de biens et de produits d'information	<i>Loi sur la gestion des finances publiques</i>	3 181	n. d.	n. d.	n. d.
Ports - Locations	Location et utilisation de biens publics	<i>Loi sur les immeubles fédéraux</i>	2 621	n. d.	Les baux sont négociés en fonction de la valeur de la propriété établie par TPSGC, en vertu de la Politique en matière de biens immobiliers.	n. d.
Ports - Recettes des ports publics : services publics, droits d'amarrage, de quayage et de port, droits exigés aux ports publics, à l'adresse : www.tc.gc.ca/ programmes/ ports/	Services à caractère non réglementaire	<i>Loi maritime du Canada</i> . Les droits exigés aux ports publics sont énoncés dans cinq annexes : <i>Avis concernant le tarif des droits de quayage et de transfert dans les ports publics; Avis concernant le tarif des droits d'amarrage aux</i>	11 004	n. d.	Aux termes du paragraphe 67(1) de la <i>Loi maritime du Canada</i> , le ministre des Transports peut fixer les droits à payer à l'égard des ports publics. Les fonctionnaires du Ministère avisent les usagers et les intervenants de toute modification apportée aux droits	n. d.

menudroits portspublics.htm		<i>installations portuaires publiques; Avis concernant le tarif des droits de port dans les ports publics; Avis concernant le tarif des droits d'entreposage dans les ports publics; et Avis concernant le tarif des droits de services publics et d'autres services dans les ports publics</i>			des ports publics avant l'entrée en vigueur de ces changements. On trouvera les avis aux intervenants à l'adresse www.tc.gc.ca/programmes/ports/consultations.htm	
Ports - Baux/licences	Services à caractère réglementaire	<i>Loi maritime du Canada</i> (paragraphe 71 (1)) www.tc.gc.ca/lois-reglements/GENERALE/L/lmc/loi/lmc-a.html	89	n. d.	n. d.	n. d.
Sécurité et Sûreté						
Sécurité aérienne - Ventes	Vente de biens et de produits d'information	<i>Loi sur la gestion des finances publiques</i>	235	n. d.	Site Web www.tc.gc.ca/AviationCivile/communications/publications.htm	Direc civile
Sécurité aérienne - Droits réglementaires	Services à caractère réglementaire	<i>Loi sur l'aéronautique, Règlement de l'aviation canadien (RAC),</i> que l'on trouvera à l'adresse : www.tc.gc.ca/aviationcivile/ServReg/Affaires/RAC/menu.htm	9 196	n. d.	Consultations par le biais du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC). La proposition et le Résumé de l'étude d'impact sur la réglementation (REIR) sont prépubliés dans la partie I de la <i>Gazette du Canada</i> ,	Direc civile servi www.AviaiNive

					et les intervenants sont invités à formuler leurs commentaires dans un délai prescrit (au minimum 30 jours).	
Sécurité aérienne - Formation	Vente de biens et de produits d'information	Directive de l'Aviation civile no 3	104	n. d.	Site Web www.tc.gc.ca/aviationcivile/formation/cours/menu.htm	Direc civile
Sécurité aérienne - Recouvrement des coûts des inspections	Services à caractère réglementaire	<i>Règlement de l'aviation canadien</i> , article 104, et Directive de l'Aviation civile no 3	2 113	n. d.	<i>Gazette du Canada</i> et site Web www.tc.gc.ca/AviationCivile/directives/dir3.htm	Direc civile
Services des aéronefs - Services d'entraînement au vol	Services à caractère non réglementaire	Autorité contractante du ministre	2 123	n. d.	Selon les lignes directrices sur les approvisionnements et les marchés de gestion du matériel.	Servi contr
Sécurité maritime - Droits au titre des inspections, des sondages, des services, etc.	Services à caractère réglementaire	Divers règlements en vertu de la <i>Loi sur la marine marchande du Canada</i> , notamment le <i>Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur</i> ; le <i>Tarif des droits d'immatriculation et de délivrance de permis des navires</i> ; etc. Pour les règlements et les droits, voir l'adresse : www.tc.gc.ca/lois-reglements/	8 226	n. d.	Consultations par le biais du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC). La proposition et le Résumé de l'étude d'impact sur la réglementation (REIR) sont prépubliés dans la partie I de la <i>Gazette du Canada</i> , et les intervenants sont invités à formuler leurs commentaires dans un délai prescrit (au minimum 30 jours). Par ailleurs, des lettres de suivi sont	Rens les ne www.securDONManuMenu

		GENERALE/L/lmmc/menu.htm			envoyées, notamment en réponse aux commentaires reçus; pour aviser l'industrie de la date prévue de prépublication; et faire connaître la décision du ministre/gouverneur en conseil au sujet de la proposition.	
Sécurité maritime - Recouvrement des coûts des inspections	Services à caractère réglementaire	<i>Loi sur la marine marchande du Canada</i>	57	n. d.	n. d.	n. d.
Sécurité routière - Recherche et développement	Services à caractère non réglementaire	Contrats de recherche	632	n. d.	n. d.	n. d.
Sécurité ferroviaire - Droits d'inspection	Services à caractère réglementaire	Accords	112	n. d.	n. d.	n. d.
Recherche et développement	Services à caractère non réglementaire	Frais d'utilisation établis en vertu de l'utilisation des contrats	418	n. d.	n. d.	n. d.
Politiques						
Locations	Location et utilisation de biens publics	<i>Loi sur les immeubles fédéraux</i>	111	n. d.	n. d.	n. d.
Prévisions relatives aux services aériens	Services à caractère non réglementaire	Accords	274	n. d.	n. d.	n. d.
Administration ministérielle						
Locations	Location et utilisation de biens publics	<i>Loi sur les immeubles fédéraux</i>	785	n. d.	n. d.	n. d.
Ventes	Vente de biens et de produits d'information	<i>Loi sur la gestion des finances publiques</i>	97	n. d.	n. d.	n. d.

Remarque : Les recettes réelles de 2002-2003 englobent toutes les sources de recettes non fiscales provenant de personnes ou d'organismes extérieurs au gouvernement fédéral.

Tableau L - Gestion du matériel

Pour être prêt pour la Stratégie d'information financière (SIF), Transports Canada a procédé à un examen des données sur les capitaux mobiliers et à un dénombrement physique en 2001 afin d'évaluer l'exhaustivité et la validité des actifs et des stocks. L'objectif global était de s'assurer que les soldes d'ouverture des actifs immobilisés étaient le plus exacts possible avant la date d'entrée en vigueur de la SIF, le 1er avril 2001.

L'examen et le dénombrement des actifs ont comporté les mesures suivantes :

- on a produit des rapports sur les actifs existants dans le système intégré des finances et du matériel;
- on a dressé un inventaire physique limité pour obtenir des garanties sur l'existence physique et la propriété, notamment en confirmant l'existence physique des actifs de grande valeur figurant dans la liste des actifs générée par le système;
- lorsque la vérification restreinte a produit un taux d'erreurs élevé, on a alors procédé à une vérification physique complète.

Depuis lors, l'inventaire des biens est régulièrement actualisé. Les achats et les aliénations ont été consignés, et l'on a procédé à des dénombrements aléatoires de manière cyclique.

L'évaluation reposait :

- sur une vérification physique à 100 % des parcs aérien et automobile de Transports Canada;
- à un examen à 100 % de tous les biens mobiliers.

Le Ministère a l'assurance de connaître l'étendu de son actif grâce aux résultats de l'examen des données sur les actifs, au dénombrement physique et aux suivis ultérieurs.

Les biens immobilisés sont tous suivis dans le système intégré des finances et du matériel du Ministère; aucun n'est jugé essentiel à la mission de TC. Cela explique qu'aucun plan du cycle de vie n'ait été élaboré et que l'on n'ait procédé à aucune évaluation de la gestion des risques.

5.0 Nos bureaux

ADMINISTRATION CENTRALE DE TRANSPORTS CANADA	BUREAUX RÉGIONAUX DE TRANSPORTS CANADA
Site Web : www.tc.gc.ca	Région de l'Atlantique 95, rue Foundry Moncton (Nouveau-Brunswick)

<p>Adresse postale : Transports Canada Place de Ville, tour C 330, rue Sparks Ottawa (Ontario) K1A 0N5</p> <p>Renseignements généraux : Téléphone : (613) 990-2309 Télécopieur : (613) 954-4731</p> <p>Centre des services de bibliothèque et de recherche : Téléphone : (613) 998-5128</p>	<p>E1C 8K6 Téléphone : (506) 851-7316</p> <p>Région du Québec 700, Leigh Capreol Dorval (Québec) H4Y 1G7 Téléphone : (514) 633-2714</p> <p>Région de l'Ontario 900, rue Yonge Toronto (Ontario) M2N 6A5 Téléphone : (416) 952-2170</p> <p>Région des Prairies et du Nord 344, rue Edmonton Winnipeg (Manitoba) R3C 0P6 Téléphone : (204) 984-8105</p> <p>Région du Pacifique 620-800, rue Burrard Vancouver (Colombie-Britannique) V6Z 2J8 Téléphone : (604) 666-3518</p>
--	--

Index

<p>A</p> <p>Accès à l'information Accessibilité Administration canadienne de la sûreté du transport aérien Aéroports du Réseau national d'aéroports Aéroports ne faisant pas partie du Réseau national d'aéroports</p>	<p>P</p> <p>Plan d'action 2000 sur le changement climatique Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires Programme stratégique d'infrastructures routières</p>
<p>C</p> <p>Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent</p>	<p>R</p> <p>Recherche et développement Réforme de la législation et de la réglementation Renouvellement des effectifs</p>
<p>F</p>	<p>S</p> <p>Sécurité ferroviaire, Direction 2006 Sécurité maritime, Cap sur l'avenir et La prochaine</p>

<p><u>Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique</u> <u>Fonds de cession des ports</u></p>	<p><u>vague</u> <u>Stratégie de développement durable</u> <u>Sûreté des transports</u> <u>Système de gestion de l'environnement</u></p>
<p><i>G</i> <u>Gestion et technologies de l'information</u> <u>Gouvernement en direct</u></p>	<p><i>T</i> <u>Transport de surface</u> <u>Transport des marchandises dangereuses, Cible 2010</u> <u>Transport maritime</u></p>
<p><i>I</i> <u>Industrie du transport aérien</u></p>	<p><i>V</i> <u>Vision sécurité routière 2010</u> <u>Vol 2005 - Un cadre de sécurité de l'aviation civile pour le Canada</u></p>
<p><i>L</i> <u>Loi maritime du Canada</u> <u>Loi sur les aéroports du Canada</u></p>	

Date de modification : 2003-09-08

