



RMR 2003 - 2004

Transports Canada

L'honorable Jean-C. Lapierre, c.p., député
Ministre des Transports

Acronymes utilisés

1.0 Messages

1.1 Message du ministre

1.2 Déclaration de la direction

2.0 Sommaire du rendement du Ministère

2.1 Progrès et rendement par rapport aux engagements pris dans le Rapport sur les plans et les priorités

2.2 Recommandations du comité parlementaire

3.0 Contexte

3.1 Introduction à Transports Canada

3.2 Mandat législatif

3.3 Incidence des transports sur la société canadienne

3.4 Structure organisationnelle axée sur les résultats

3.5 Nos partenaires

4.0 Rendement ministériel

4.1 Lien entre les résultats stratégiques de Transports Canada et les priorités

gouvernementales

4.2 Modèle de rendement fondé sur les résultats

4.3 Résultats liés au rendement par objectif stratégique

4.3.1 Contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada

4.3.2 Établir des normes rigoureuses pour assurer un réseau de transport sécuritaire et sûr

4.3.3 Protéger l'environnement physique

4.4 Programme de gestion de Transports Canada

4.4.1 Introduction

4.4.2 Gestion moderne et communication des résultats

4.4.3 Édification de la capacité pour l'avenir

4.4.4 Accessibilité et connectivité

5.0 Annexes

5.1 Coup d'œil sur les dépenses du Ministère

5.2 Sommaire des autorisations de dépenser du Ministère

Tableau 1 Besoins financiers par autorisation

Tableau 1.1 Dépenses par autorisation

Tableau 1.2 Incidence de l'annonce faite le 12 décembre 2003

5.3 Comparaison entre le total des dépenses prévues et le total des dépenses réelles

5.4 Comparaison historique des dépenses nettes

5.5 Tableau de concordance entre les enjeux stratégiques et les secteurs

d'activités**5.6 Recettes disponibles et recettes non disponibles****5.7 Paiements législatifs****5.8 Paiements de transfert****Tableau 1 Sommaire des paiements de transfert par programme/secteur d'activités****Tableau 2 Détail des paiements de transfert par programme/secteur d'activités****5.9 Prêts, investissements et avances par secteur d'activités****5.10 Passif éventuel****5.11 Principales initiatives en matière de réglementation****5.12 Initiatives horizontales****5.13 Achats et marchés****5.14 Information sur l'imputation aux clients extérieurs****5.15 Évaluations et vérifications****Nos bureaux****Autres sources d'information disponibles en direct****Acronymes utilisés**

ACSTA	Administration canadienne de la sûreté du transport aérien
APC	Administration portuaire canadienne
CCRAC	Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne
CDT	Centre de développement des transports
CGRD	Conseil de gestion de la recherche et du développement
EES	Évaluation environnementale stratégique
FCIS	Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique
GED	Gouvernement en direct

GI/TI	Gestion de l'information / technologie de l'information
GTISM	Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime
IRSRT	Initiative de revitalisation du secteur riverain de Toronto
ISPS	Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires
LMMC	Loi sur la marine marchande du Canada
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OMC	Organisation mondiale du commerce
OMI	Organisation maritime internationale
PAAZRIM	Programme d'autorisation d'accès aux zones réglementées des installations marines
PAIA	Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires
PCASC	Programme de contribution à l'amélioration de la sécurité cabine
PDTU	Programme de démonstration en transport urbain
PSIR	Programme stratégique d'infrastructures routières
PVTP	Programme de véhicules à technologies de pointe
RASE	Régimes d'avantages sociaux des employés
R et D	Recherche et développement
RMR	Rapport ministériel sur le rendement
RNA	Réseau national des aéroports
SDD	Stratégie de développement durable
SGS	Système de gestion de la sécurité
SNTT	Sous-comité des normes relatives au transport terrestre
SOLAS	Sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention internationale)
STI	Système de transports intelligents
TATC	Tribunal d'appel des transports du Canada
TMD	Transport des matières dangereuses
TPSGC	Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
VA	Voyage accessible

1.0 Messages

1.1 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 2004 .

L'an dernier a été à nouveau une année très chargée pour le Ministère car nous avons poursuivi les efforts pour que toutes les parties du réseau de transport fonctionnent avec efficacité et de façon intégrée afin d'offrir aux Canadiennes et aux Canadiens un réseau sécuritaire et sûr, efficient et respectueux de l'environnement.

Les mesures concrètes qui ont été prises s'inscrivent dans un cadre stratégique destiné à favoriser la concurrence dans le secteur des transports. Nous avons fait des investissements stratégiques dans l'infrastructure de transport, notamment en affectant plus de 65 millions de dollars à des projets d'amélioration routière sous l'égide du *Programme stratégique d'infrastructures routières* .

En collaboration avec des partenaires des secteurs public et privé, nous avons continué à actualiser et à harmoniser les cadres de réglementation et à promouvoir une culture de la sécurité. Le dossier général de sécurité du secteur s'est encore amélioré en 2003, maintenant la tendance des dix dernières années. Des initiatives importantes ont été prises pour renforcer la sûreté du réseau de transport canadien, notamment le Plan d'Action pour la création d'une frontière sûre et intelligente.

Sur le plan environnemental, nous avons poursuivi la mise en œuvre de la *Stratégie de développement durable 2001-2003* du Ministère et réalisé des projets à l'appui des engagements du Canada concernant le Protocole de Kyoto et les changements climatiques.

Je pense que ce rapport montre bien l'importance des transports pour le Canada ainsi que la façon dont le gouvernement et les Canadiennes et Canadiens se sont employés à bâtir un réseau de transport sécuritaire, sûr et fiable qui contribue à la prospérité du pays et nous assure une haute qualité de vie.

L'honorable Jean-C. Lapierre, C.P., député

Ministre des Transports

1.2 Déclaration de la direction

DÉCLARATION DE LA DIRECTION
<i>Rapport ministériel sur le rendement 2003-2004</i>
Je soumetts, en vue de son dépôt au Parlement, le <i>Rapport sur le rendement (RMR) de 2003-2004</i> de
TRANSPORTS CANADA
Le document a été rédigé conformément aux principes de présentation de rapport et aux exigences de déclaration énoncées dans le Guide de préparation des rapports ministériels sur le rendement de 2003-2004. À ma connaissance, les renseignements donnent un portrait global, juste et transparent du rendement de l'organisation pour l'exercice financier de 2003-2004.
Signature :
Nom : Louis Ranger
Titre : Sous-ministre
Date :

2.0 Sommaire du rendement du Ministère

2.1 Progrès et rendement par rapport aux engagements pris dans le

Rapport sur les plans et les priorités

Le tableau suivant met en relief quelques-uns des aspects publics du rendement de Transports en 2003-2004. Pour un sommaire complet du rendement de Transports Canada, consultez la *section 4.3, Résultats liés au rendement par objectif stratégique*.

Résultat stratégique : Contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada

Faits saillants du rendement de 2003-2004

Programme stratégique d'infrastructures routières (PSIR): Au cours de 2003-2004, Transports Canada a consacré plus de 65 millions \$ à des projets d'amélioration des routes et de la frontière qui assurent le déplacement efficace et sans danger des personnes et des marchandises, appuient le commerce et le développement commercial et favorisent le transport durable. Pour de plus amples renseignements, consultez le site suivant : www.tc.gc.ca/PSIR/menu.htm.

Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique: Le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique cible des projets de grande envergure touchant des secteurs comme la qualité et l'accessibilité de l'eau, les couloirs commerciaux, la connectivité à large bande, la croissance urbaine durable et l'infrastructure du Nord. En 2003-2004, Transports Canada a affecté environ 5 millions \$ à l'élargissement à quatre voies de l'autoroute 2 au Nouveau-Brunswick. Pour de plus amples renseignements, consultez le site suivant : www.infrastructure.gc.ca/index_f.shtml.

Fonds sur l'infrastructure frontalière: Le Fonds sur l'infrastructure frontalière appuie des initiatives prévues dans le cadre du plan d'action relatif à la frontière intelligente, en contribuant à des projets qui permettent de réduire la congestion à la frontière, d'améliorer la circulation des personnes, des marchandises et des services et d'accroître la capacité de l'infrastructure à moyen terme. Transports Canada collabore étroitement avec Infrastructures Canada afin de déterminer des projets qui méritent d'être financés. Pour de plus amples renseignements, consultez le site : www.infrastructure.gc.ca/index_f.shtml.

Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) : Transports Canada s'engage à contribuer à apporter des améliorations sur le plan de la sécurité dans les aéroports admissibles par le biais du PAIA, qui vise à s'assurer que les préoccupations ayant trait à la sécurité sont prises en compte et que les aéroports sont exploités d'une manière sécuritaire selon les règlements connexes. Au cours de 2003-2004, Transports Canada a transféré une somme totale de 32,2 millions \$ destinée à 63 projets menés dans 47 aéroports. Les projets liés au PAIA ont des conséquences démontrables en permettant de maintenir et d'améliorer la sécurité, d'accroître la durée utile prévue des biens et de réduire les frais d'exploitation des aéroports. Pour obtenir les plus récents résultats de vérification, consultez le site suivant : www.tc.gc.ca/services-generaux/verifications/2003/1577-03-001/menu.htm.

Programme de cession des ports : En vertu du Programme de cession des ports, Transports Canada cède aux intervenants et aux usagers des ports la propriété et l'exploitation de ports régionaux et locaux. Le Programme est fondé sur le principe selon lequel les collectivités locales sont en mesure d'exploiter et d'entretenir les ports d'une manière plus commerciale que le gouvernement du Canada et sont les mieux placées pour prendre des décisions qui servent les intérêts locaux. En date du 31 mars 2004, Transports Canada avait cédé 452 de ses 549 ports initiaux (82 %).

Accessibilité au sein du réseau national des transports : Le gouvernement du Nunavut a signé un

protocole d'entente visant à appuyer le site Web de l'initiative Voyage accessible (VA), portant le nombre total de partenaires à huit provinces et trois territoires. Le site de VA fournit aux voyageurs handicapés des renseignements sur les services de transports accessibles offerts dans l'ensemble du Canada, comporte des liens vers des renseignements sur les ressources en matière de voyages et les politiques du gouvernement et constitue un intermédiaire qui permet au public de déposer des plaintes ou de demander de l'information touchant les transports accessibles. Pour de plus amples renseignements, consultez le site suivant : www.accesstotravel.gc.ca/main-f.asp.

Résultat stratégique : Établir des normes rigoureuses pour assurer un réseau de transport sécuritaire et sûr

Faits saillants du rendement de 2003-2004

Statistiques sur la sécurité des transports par mode : Bien que le nombre d'accidents ait augmenté pour l'ensemble des modes de transport en 2003, le nombre d'accidents mortels liés au transport maritime et au transport ferroviaire est demeuré inférieur aux chiffres de 2002. De plus, le nombre d'accidents mortels liés au transport est demeuré inférieur à la moyenne des cinq années précédentes en ce qui concerne le transport aérien, le transport ferroviaire, le transport maritime et le transport des marchandises, et légèrement inférieur à la moyenne en ce qui a trait au transport routier (données de 2002). Pour de plus amples renseignements, consultez le site suivant :

www.tc.gc.ca/pol/fr/rapport/anre2003/4_f.htm.

Confiance du public envers le transport aérien : La confiance élevée du public à l'égard du transport aérien fournit également un indicateur des progrès réalisés vers le résultat stratégique en matière de sécurité et de sûreté de Transports Canada. Lors d'un sondage mené en août 2002, 98 % des Canadiens ont exprimé une confiance modérée ou élevée à l'égard de la sécurité aérienne au Canada; 60 % lui ont attribué une note équivalant à une confiance élevée. On a posé la même question en mars 2004 et ainsi obtenu le même taux global de confiance, c'est-à-dire 98 %, et un taux de confiance élevée de 67 %, ce qui représente une augmentation de 7 %.

Sûreté de l'aviation : Le Règlement canadien sur la sûreté de l'aviation a été amélioré par le biais de nouvelles exigences relatives au contrôle des non-passagers, notamment les employés de transporteurs aériens (y compris l'équipage de conduite), les employés d'aéroport, les conducteurs de camions-citernes, les traiteurs, etc., y compris leurs biens et leurs véhicules le cas échéant, lorsqu'ils entrent dans une zone réglementée au sein d'un aéroport ou, dans certaines circonstances, au sein d'une zone réglementée. Grâce à l'appui financier offert par l'intermédiaire du Programme de contribution à l'amélioration de la sécurité cabine (PCASC) de Transports Canada, on a installé des portes renforcées à bord de l'ensemble des aéronefs opérationnels admissibles. Le PCASC a officiellement pris fin le 31 mars 2004. Vingt-huit exploitants responsables de 486 aéronefs admissibles y ont participé. Pour de plus amples renseignements, consultez le site suivant :

www.tc.gc.ca/aviationcivile/Internationale/pcasc.htm.

Préparatifs d'urgence : Transports Canada, à titre individuel ou de concert avec d'autres organismes et ordres de gouvernement, joue un rôle clé pour s'assurer de l'état de préparation du Canada en cas de situations d'urgence nationales, régionales et locales. Par exemple, Transports Canada a assuré la surveillance et fourni de l'aide technique aux responsables locaux dans un certain nombre de contextes, notamment la panne de courant qui a frappé l'Ontario en août 2003, la surveillance des ouragans Isabel, Kate et Juan, des tempêtes géomagnétiques et solaires, de même que pendant les incendies de forêt survenus en Colombie-Britannique. Grâce à l'expérience acquise lors de ces incidents, Transports Canada a continué d'améliorer sa capacité d'intervenir dans ce type de situation. Pour de plus amples renseignements, consultez le site suivant :

www.tc.gc.ca/vigilance/spu/preparatifs_durgence/menu.htm.

Sécurité ferroviaire : En vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, qui autorise le ministre des Transports à contribuer financièrement à la réalisation de travaux ferroviaires visant à accroître la sécurité au croisement de routes et de lignes de chemin de fer, le Programme d'amélioration des passages à niveau comporte actuellement un investissement annuel de 7,5 millions \$ dans ce type de travaux d'amélioration. Depuis 1994-1995, au-delà de 1 000 projets ont été mis en oeuvre, ce qui représente un investissement dans la sécurité de plus de 100 millions \$. Pour de plus amples renseignements, consultez le site suivant : www.tc.gc.ca/railway/papn.htm.

Sciences et technologie / recherche et développement : Transports Canada assure le maintien du Centre de développement des transports (CDT), centre d'excellence du gouvernement du Canada en ce qui a trait à la recherche et au développement en matière de transports multimodaux et qui vise à améliorer l'efficacité, le rendement environnemental, la sécurité et la sûreté du réseau de transports du Canada. Les résultats des projets de recherche du CDT sont affichés sur Internet, à l'adresse suivante : www.tc.gc.ca/cdt/menu.htm. Environ 75 rapports techniques ont été publiés en 2003-2004.

Résultat stratégique : Protéger l'environnement physique

Faits saillants du rendement de 2003-2004

Stratégie de développement durable : La stratégie de développement durable (SDD) de Transports Canada a orienté les initiatives ministérielles dans ce secteur. Au cours de 2003-2004, Transports Canada a réalisé des progrès remarquables sur le plan de la réalisation du reste des engagements pris dans sa SDD de 2001-2003, tout en élaborant la SDD de 2004-2006. Voici quelques exemples de réalisations liées à la SDD en 2003-2004 :

- Le programme Sur la route du transport durable constitue une initiative clé du Ministère en ce qui a trait à l'accroissement de la sensibilisation au transport durable. En 2003, Transports Canada a annoncé l'affectation de fonds à 11 projets dans le cadre de la sixième version du programme. Trente-neuf projets représentant des contributions totalisant environ 1,2 millions \$ ont été financés durant la seconde phase du programme.
- Transports Canada s'engage à gérer les sites contaminés d'une manière responsable. Au cours de 2003-2004, le Ministère a affecté 13,1 millions \$ à des évaluations, à des travaux d'assainissement et à la gestion des risques touchant les sites contaminés. Des sites contaminés relevant de Transports Canada, 89 % ont fait l'objet de mesures d'assainissement ou de gestion des risques, ce qui a contribué à la réalisation de l'objectif stratégique axé sur la protection de l'environnement physique du Ministère.
- Le guide intitulé *Les options pour les navetteurs : Guide complet à l'intention des employeurs canadiens* de Transports Canada fournit aux employeurs du Canada un outil pratique et global destiné à améliorer les options offertes aux navetteurs qui font partie de leurs effectifs. En date de l'exercice 2003-2004, plus de 150 exemplaires du guide ont été diffusés au Canada et dans le monde, à tous les niveaux de gouvernement et du secteur privé. De plus, des ateliers consacrés aux options destinées aux navetteurs ont été offerts dans chacune des Régions de Transports Canada et au sein d'autres ministères fédéraux.

Pour de plus amples renseignements sur la Stratégie de développement durable de Transports Canada et les activités connexes, consultez le site suivant :

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

Changement climatique : Le gouvernement du Canada respectera les engagements qu'il a pris en

signant l'accord de Kyoto relatif au changement climatique, selon une stratégie qui donne des résultats de longue durée tout en soutenant une économie forte et prospère. Transports Canada dirige la mise en oeuvre des mesures liées au transport urbain et au transport de marchandises déjà en cours et collabore avec d'autres ministères dans le cadre d'initiatives visant à améliorer le rendement énergétique des véhicules automobiles. Voici quelques exemples de réalisations et d'activités liées au changement climatique :

- Le Programme de véhicules à technologies de pointe (PVTP) de Transports Canada vise à mettre à l'essai, à démontrer et à évaluer la technologie existante en matière de véhicules à haut rendement énergétique. À ce jour, au-delà de 6 millions de Canadiens connaissent le PVTP, ce qui accroît la sensibilisation du public aux véhicules à technologies de pointe et au rôle qu'ils peuvent jouer dans le contexte d'un avenir durable.
- En 2003-2004, Transports Canada a achevé une analyse approfondie des coûts et des avantages socio-économiques de la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les secteurs du transport de passagers et de marchandises. L'étude fournit à Transports Canada un cadre qui permet d'évaluer le coût, de même que les avantages, de propositions visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans ces secteurs de transport.

Pour de plus amples renseignements sur les réalisations et les activités liées au changement climatique de Transports Canada, consultez le site suivant :

www.tc.gc.ca/programmes/environnement/changementsclimatiques/menu.htm .

De plus, prenez note que plusieurs modifications organisationnelles touchant la période de rapport de 2003-2004 ont été annoncées par le gouvernement le 12 décembre 2003 :

- La responsabilité des règlements et des politiques ayant trait aux embarcations de plaisance, à la protection des eaux navigables, aux systèmes de navigation maritime et à la prévention de la pollution, de même que les ressources connexes ont été transférées du ministère des Pêches et des Océans - Garde côtière canadienne à Transports Canada.
- La responsabilité de la gestion de la partie fédérale de l'initiative de revitalisation du secteur riverain de Toronto (IRSRT) et les ressources connexes sont passées de Transports Canada à Ressources humaines et Développement des compétences Canada. L'IRSRT est un projet de 1,5 milliard \$ partagé également entre le gouvernement fédéral, le gouvernement de l'Ontario et la ville de Toronto, et qui vise à mettre en oeuvre la transformation du secteur riverain de Toronto.

En outre, on a procédé, le 12 décembre 2003, à un remaniement de portefeuilles ministériels en vertu duquel la responsabilité de la Société canadienne des postes et de la Monnaie royale canadienne, de même que celle de la Société canadienne d'hypothèques et de logement, de la Société immobilière du Canada limitée, de la Société du Vieux-Port de Montréal inc. et de la Queens Quay West Land Corporation ont été transférées du ministre des Transports aux ministres du Revenu national et de l'Environnement, respectivement. Les ressources de Transports Canada liées à la fonction de gestion de portefeuille connexe ont ensuite été transférées à l'Agence du revenu du Canada et à Environnement Canada.

Conformément aux directives du Secrétariat du Conseil du Trésor relativement à l'élaboration du rapport ministériel sur le rendement de 2003-2004, la performance et les données financières de 2003-2004 de Transports Canada ont été modifiées de manière à illustrer ces modifications à titre rétroactif en date du 1er avril 2003.

2.2 Recommandations du comité parlementaire

Durant la période visée par le rapport de 2003-2004, le Comité permanent des transports a publié un rapport intitulé *Une industrie en crise : comment préserver la viabilité de l'industrie canadienne du transport aérien*.

On peut consulter le rapport sur le site suivant :

www.parl.gc.ca/InfocomDoc/37/2/TRAN/Studies/Reports/tranrp02-f.htm.

On peut consulter la réponse du gouvernement sur le site suivant :

www.parl.gc.ca/common/committee.asp?Language=F.

Le comité a recommandé, entre autres, que le gouvernement fédéral élimine l'Administration canadienne de sûreté du transport aérien (ACSTA) et établisse une administration de la sûreté des transports combinés. Dans sa réponse, le gouvernement a souligné qu'il était persuadé que la sécurité du système de transport aérien pouvait être assurée par le biais des structures et des initiatives existantes. Pour obtenir des renseignements au sujet des activités et du rendement en matière de sûreté du transport de Transports Canada, consultez la [section 4.3.2](#) du rapport. On peut obtenir de l'information sur l'ACSTA sur le site suivant : www.catsa-acsta.gc.ca/francais/index.htm.

Selon une autre recommandation du Comité, destinée à réduire une partie des tensions liées aux coûts auxquelles font face les aéroports et les transporteurs aériens canadiens, le gouvernement fédéral devrait suspendre pendant deux ans le versement de frais de location par les aéroports, et ceux-ci devraient transférer les sommes ainsi économisées aux transporteurs. Dans sa réponse, le gouvernement a observé que compte tenu des pressions immédiates subies par les administrations aéroportuaires à la suite de la guerre en Irak, de la flambée du syndrome respiratoire aigu sévère et du dépôt de bilan d'Air Canada, les responsables gouvernementaux avaient mis en place des mesures d'allégement à court terme à l'intention des administrations aéroportuaires du Réseau national des aéroports (RNA), axé sur un report du loyer (c.-à-d. une réduction minimale de 10 %) pendant 24 mois. De plus, en 2003-2004, Transports Canada a effectué un examen exhaustif des loyers des aéroports nationaux, afin d'évaluer si les loyers versés au gouvernement fédéral par les administrations aéroportuaires étaient ou non fondés sur une politique publique solide. On met actuellement la dernière main aux recommandations découlant de l'examen.

Pour obtenir de plus amples renseignements au sujet des initiatives liées aux loyers d'aéroports de Transports Canada, consultez les rubriques consacrées à l'allégement financier à court terme à l'intention de l'industrie aérienne du Canada et à l'examen de la politique des loyers des aéroports nationaux de la [section 4.3.1](#) du rapport.

3.0 Contexte

3.1 Introduction à Transports Canada

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

3.2 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 administrons :

- *Loi sur l'aéronautique*
- *Loi maritime du Canada*
- *Loi sur la marine marchande du Canada*
- *Loi sur les transports au 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.

3.3 Incidence des transports sur la société canadienne

Les transports sont omniprésents dans la vie des Canadiens. Les transports ouvrent de nouveaux marchés aux ressources naturelles, aux produits agricoles et aux biens manufacturés; ils appuient les entreprises du secteur tertiaire et atténuent les difficultés posées par la topographie du pays. Les transports relient également les collectivités et réduisent l'impact des distances qui séparent les gens les uns des autres. Ces rôles témoignent des rapports d'interdépendance entre les transports et la trame économique et sociale de notre société et, à l'instar de cette dernière, les besoins des transports évoluent avec le temps.

Voici quelques faits liés aux transports :

- Quatre-vingts % de Canadiens vivent dans des centres urbains comptant au moins 10 000 habitants, et près des deux-tiers habitent dans les 27 régions métropolitaines de recensement. La proportion croissante de Canadiens qui habitent dans les centres urbains est attribuable à la croissance démographique touchant quatre grandes agglomérations urbaines : la région du Golden Horseshoe en Ontario, la région de Montréal, la vallée du bas Fraser en Colombie-Britannique et le couloir de Calgary-Edmonton.
- La tendance sur le plan des déplacements du lieu de résidence dans les plus grandes régions urbaines a évolué au cours des 20 dernières années; le nombre de travailleurs qui effectuent la navette dans les municipalités qui forment le noyau des régions a diminué de 10 %, tandis que les déplacements dans les banlieues, entre les municipalités centrales et avoisinantes et entre les municipalités avoisinantes ont augmenté. L'automobile demeure le moyen de transport le plus couramment utilisé par les Canadiens pour se rendre au travail.
- Plus de 98 % de Canadiens habitent dans un rayon de 25 kilomètres des routes principales du pays. Quatre-vingt-douze % de la population se trouve dans un rayon de 100 kilomètres d'un des

167 aéroports principaux du pays.

- Le réseau national des transports est composé d'un réseau routier de plus de 1,4 million de kilomètres de longueur (en équivalent deux-voies), de 48,900 kilomètres de lignes de chemin de fer, de 1 746 aéroports destinés aux avions à voilure fixe, de 335 ports, de 1 023 ports de pêche et de voies navigables intérieures, y compris la voie maritime du Saint-Laurent.
- En 2003, les entreprises de transports ont représenté quatre % du produit intérieur brut et l'investissement dans les transports, 2,8 % du produit intérieur brut.
- Au cours de 2003, le commerce de marchandises entre le Canada et les États-Unis a totalisé 530 milliards \$, c'est-à-dire environ 1,5 milliard \$ par jour, à raison de 63 % par camion et de 17 % par train. Les échanges canadiens avec l'ensemble des pays ont atteint un total de 715 milliards \$, dont 53 % (379 milliards \$) se sont effectués par transport routier, 14 % (97 milliards \$), par transport ferroviaire, 15 % (107 milliards \$), par transport maritime et 10 % (72 milliards \$), par transport aérien.

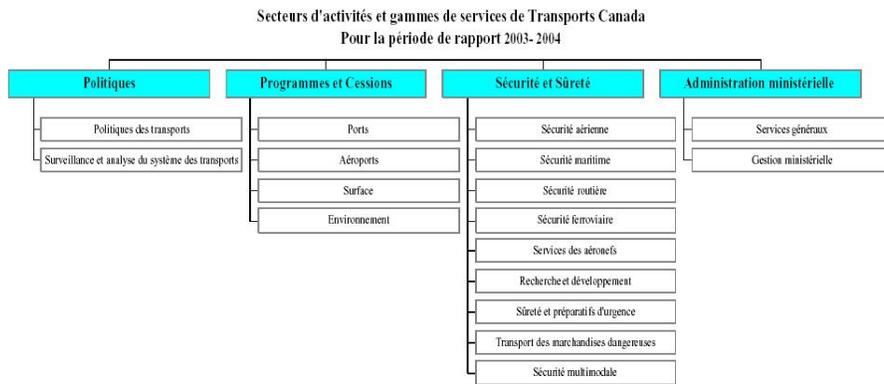
Pour de plus amples renseignements, consultez le rapport annuel intitulé *Les transports au Canada en 2003*, à l'adresse suivante : www.tc.gc.ca/pol/fr/rapport/anre2003/toc_f.htm.

3.4 Structure organisationnelle axée sur les résultats

Afin de prendre des mesures à l'égard des risques et des obstacles liés au programme national complexe en matière de transports du Canada, Transports Canada a adopté une méthode de gestion matricielle, afin de définir les responsabilités de leadership sur les plans organisationnel et fonctionnel. Ainsi, les résultats sont obtenus d'une façon intégrée, où les différences régionales trouvent leur place.

Durant la période de rapport de 2003-2004, Transports Canada était 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 comprenait 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.

Sur le plan fonctionnel, en 2003-2004, Transports Canada comptait quatre secteurs d'activités, dont chacun comportait au moins deux secteurs de services (voir le diagramme ci-dessous). Les secteurs d'activités étaient le reflet des programmes et des services du Ministère et pas exactement celui des axes organisationnels. Ils recoupaient les organisations régionales pour favoriser la multimodalité axée sur des stratégies et des résultats communs. Les secteurs d'activités et de services constituaient des tribunes permettant d'établir les programmes, politiques et normes nationaux et d'assurer la direction fonctionnelle des bureaux régionaux établis pour veiller à ce que la prestation des services se fasse le plus près possible des clients et des groupes d'intérêt.



Cliquez sur l'image pour l'agrandir

3.5 Nos partenaires

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 intervenants.

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

Autres organismes fédéraux - organismes dont les programmes et les services sont susceptibles d'être touchés par les activités de transports - Agriculture et Agroalimentaire Canada, Administration du pont Blue Water, Agence des services frontaliers du Canada (auparavant Agence des douanes et du revenu du Canada), administrations portuaires canadiennes, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, VIA Rail, Agence canadienne d'inspection des aliments, Commission canadienne de sûreté nucléaire, Service canadien du renseignement de sécurité, Office des transports du Canada, Tribunal d'appel des transports du Canada (auparavant 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, Infrastructure Canada, Justice Canada, Ressources naturelles Canada, administrations de pilotage, Gendarmerie royale du Canada, Solliciteur général du Canada et Bureau de la sécurité des transports.

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 (TMD).

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, WestJet et d'autres transporteurs aériens, 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 et Upper Lakes Group Inc.

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, Association canadienne des fabricants de produits chimiques, 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 TDG, 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'Organisation des Nations Unies sur le Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques, 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.

4.0 Rendement ministériel

4.1 Lien entre les résultats stratégiques de Transports Canada et les priorités gouvernementales

Thèmes gouvernementaux de 2003-2004
--

<i>Faire du Canada un pays qui attire talents et investissements, un chef de file mondial dans les</i>
--

<i>domaines de l'innovation et de l'apprentissage</i>		
Édifier des villes concurrentielles et des communautés en santé	Assurer la sûreté des Canadiens	Bâtir un environnement sain et relever le défi des changements climatiques
↓↑	↓↑	↓↑
Résultats stratégiques ministériels		
Contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada	Établir des normes rigoureuses pour assurer un réseau de transport sécuritaire et sûr	Protéger l'environnement physique
Résultats définitifs		
Un réseau de transport intégré et intermodal : <ul style="list-style-type: none"> ■ efficace, rentable, viable, abordable et accessible; ■ réceptif aux besoins des utilisateurs et des collectivités; ■ concurrentiel et harmonisé à l'échelle nationale et internationale. 	Protection de la vie humaine, de la santé et des biens matériels. Confiance élevée dans la sécurité et la sûreté du réseau de transport.	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.
Dépenses de 2003-2004 par résultat stratégique ¹		
679 204 \$	757 316 \$	14 264 \$
↑	↑	↑
Contribution des secteurs d'activités - Primaire (P) ou secondaire (S) ²		
Politiques (P) Programmes et cessions (P) Sécurité et sûreté (S)	Sécurité et sûreté (P) Programmes et cessions (S)	Programmes et cessions (P) Sécurité et sûreté (S) Politiques (S)
L'administration ministérielle contribue indirectement à tous les objectifs stratégiques.		

1. Les dépenses nettes en ressources de 2003-2004 sont liées aux objectifs stratégiques en fonction d'une évaluation raisonnable afin de donner une idée de l'ampleur des dépenses engagées pour obtenir les résultats. Notez que l'objectif économique et l'objectif en matière de sécurité et de sûreté, le cas échéant, tiennent compte des sociétés d'État.

2. Pour obtenir un aperçu des dépenses par objectif stratégique et par secteur d'activités, consultez le tableau 5.5.

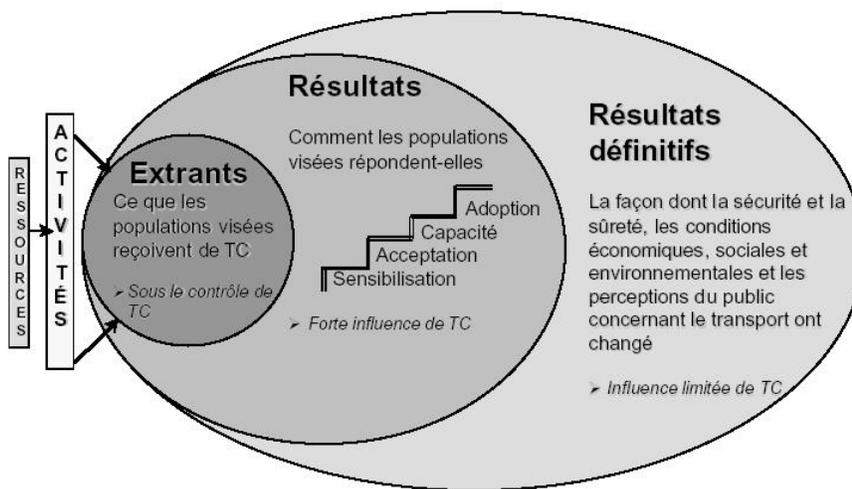
4.2 Modèle de rendement fondé sur les résultats

Depuis un certain nombre d'années, Transports Canada utilise le modèle logique de rendement des

sphères d'influence qui est illustré ci-dessous. En vertu de ce modèle, 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 et de sûreté, de croissance économique 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.

Modèle des sphères d'influence



[Cliquez sur l'image pour l'agrandir](#)

4.3 Résultats liés au rendement par objectif stratégique

4.3.1 Contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada

Résultats finals

Un réseau de transport :

- efficace, viable, abordable et accessible;
- réceptif aux besoins des utilisateurs et des collectivités;
- concurrentiel et harmonisé à l'échelle nationale et internationale.

1. Cadre du marché

Les forces de la concurrence et du marché orientent la croissance et le développement du réseau national de transport. Un marché dynamique et prospère incite les concurrents en place et les nouveaux venus à faire preuve d'innovation et à offrir de nouveaux services qui répondent aux besoins des Canadiens en matière de transport. En même temps, le marché doit tenir compte des valeurs sociales, de la dynamique démographique et des défis géographiques du Canada. Voici des exemples d'initiatives précises mises en œuvre par Transports Canada au cours de 2003-2004, afin d'appuyer un cadre de marché solide lié au réseau des transports du Canada.

Transports multimodaux

Projet de loi C-26 : Modifications à la Loi sur les transports au Canada

Selon les initiatives mises en œuvre en vertu de son cadre stratégique sur les transports de 2003, intitulé *Droit devant - Une vision pour les transports au Canada*, le gouvernement du Canada a présenté des modifications à la *Loi sur les transports au Canada* (projet de loi C-26) au Parlement, en février 2003. Le projet de loi contenait une série de modifications à la *Loi sur les transports au Canada* visant à préciser les dispositions relatives au cadre du marché de la loi. Il comportait également un projet de nouvelle *Loi sur VIA Rail Canada* confirmant le mandat actuel de VIA Rail. Le projet de loi C-26 n'avait pas fait l'objet d'une lecture finale avant la clôture de la session du Parlement en novembre 2003. Les modifications proposées seront révisées selon les remarques formulées au Comité permanent des transports dans le cadre des audiences consacrées au projet de loi et des consultations subséquentes. On prévoit qu'un nouveau projet de loi sera présenté au cours de 2004-2005.

Transport intermodal de marchandises

En 2003-2004, Transports Canada a mené des consultations auprès des administrations provinciales et municipales, des expéditeurs, des transporteurs, des membres des milieux universitaires et d'autres experts en la matière, afin d'améliorer les connaissances du Ministère relativement au réseau canadien de transport intermodal de marchandises et de déterminer les obstacles ayant une incidence sur son efficacité. On analyse actuellement les résultats des consultations dans le but d'élaborer un cadre stratégique relatif au transport intermodal de marchandises. Cette question fera l'objet d'un autre rapport d'étape dans le rapport ministériel sur le rendement de 2004-2005.

Accessibilité du réseau de transport national

Le gouvernement fédéral contribue, par le biais de sa politique en matière de transports, à appuyer un réseau de transport accessible dépourvu d'obstacles indus à l'égard des personnes handicapées et d'autres personnes ayant des besoins particuliers. À cet égard, le Ministère a mis en œuvre trois activités et initiatives clés liées au secteur bénévole, la campagne de sensibilisation au Code de pratique des autocaristes, de même que le site Web Voyage accessible:

- À la suite des recommandations formulées par le Comité consultatif du ministre sur le transport

accessible, on s'est efforcé d'améliorer le **partenariat avec le secteur bénévole**. Cette initiative s'est reflétée dans le parrainage d'un atelier sur les voyages en compagnie d'un animal d'assistance qui a réuni des transporteurs, des exploitants, des utilisateurs et des entraîneurs professionnels d'animaux d'assistance. De plus, le Ministère a collaboré avec le secteur bénévole afin d'aider l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien à élaborer un module de formation en ligne expressément destiné à perfectionner les compétences et les connaissances des membres du personnel de sécurité des aéroports en ce qui a trait au contrôle des voyageurs handicapés.

- La **campagne de sensibilisation au Code de pratique des autocaristes** est terminée. Le Ministère, de concert avec l'Association canadienne de l'autobus, a élaboré du matériel de sensibilisation du public, notamment des brochures, des affiches et des signets, et l'a distribué à l'industrie des autobus, aux gouvernements provinciaux et territoriaux et au secteur bénévole. On évaluera les conséquences de cette campagne en 2004-2005.
- Le gouvernement du Nunavut a signé un protocole d'entente officiel appuyant le **site Web Voyage accessible (VA)**, et a ainsi porté le total de partenaires à huit provinces et trois territoires. En outre, on a amélioré les renseignements sur le transport terrestre local affichés sur le site de VA, de sorte que celui-ci compte au-delà de 600 services de transport à l'intention des usagers. Le site de VA fournit aux voyageurs handicapés des renseignements sur les services de transports accessibles offerts dans l'ensemble du Canada, comporte des liens vers des renseignements sur les ressources en matière de voyages et les politiques du gouvernement et constitue un intermédiaire qui permet au public de déposer des plaintes ou de demander de l'information touchant les transports accessibles. Pour de plus amples renseignements, consultez le site suivant : www.accesstotransport.gc.ca/main-f.asp.

Accord général sur le commerce des services de l'OMC

Transports Canada continue de participer activement aux négociations commerciales bilatérales, plurilatérales et multilatérales du Canada. En ce qui a trait à la ronde actuelle de négociations multilatérales de Doha au sein de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), Transports Canada joue un rôle clé dans le cadre de la négociation de services, en vertu de l'Accord général sur le commerce des services. En avril 2003, l'offre conditionnelle initiale du Canada a été rendue publique en même temps qu'elle a été transmise aux membres de l'OMC. L'offre comporte de nouveaux engagements dans les secteurs des services de transport maritime international et des services maritimes auxiliaires, de même que des améliorations touchant les services de transport routier. De plus, en février 2004, Transports Canada a mis en œuvre de vastes consultations, afin de préciser la stratégie du Canada dans le secteur des services de transport, en vue des négociations de l'Accord général sur le commerce des services en cours, ainsi que d'autres négociations commerciales prévues.

Transport aérien

Aide financière à court terme pour l'industrie canadienne du transport aérien

En juillet 2003, compte tenu des obstacles sans précédent auxquels l'industrie du transport aérien a fait

face au cours des dernières années (syndrome respiratoire aigu sévère, guerre en Irak, attentats du 11 septembre, situation d'Air Canada), le gouvernement du Canada a annoncé une aide financière à court terme de l'ordre de 80 millions \$ à l'intention des administrations aéroportuaires.

Les administrations qui versent un loyer ont bénéficié d'une réduction d'au moins 10 % à ce chapitre pendant 24 mois, à compter du 1er juillet 2003, et de déductions plus importantes selon la baisse du nombre de voyageurs subie entre avril 2002 et avril 2003. La réduction de loyer sera recouvrée, sans intérêt, sur une période de 10 ans à compter de 2006. Les administrations aéroportuaires qui ne paient pas encore de loyer, mais qui devront verser au moins un paiement au titre des biens meubles entre le 1er juillet 2003 et le 30 juin 2005 peuvent reporter leurs deux prochains versements annuels.

Les mesures de report de loyer des aéroports ont permis, et continueront de permettre, aux administrations aéroportuaires de réaliser des économies importantes, de sorte qu'elles sont en mesure de surmonter efficacement les difficultés dans le secteur du transport aérien et de fournir une infrastructure aéroportuaire sûre et fiable aux transporteurs et aux voyageurs.

Voici un aperçu des frais de loyer reportés par administration aéroportuaire :

(milliers \$)	2003-2004	2004-2005	2005-2006	Total
Loyer *				
Toronto	15 280	21 027	5 257	41 564
Vancouver	7 441	10 405	2 682	20 528
Calgary	1 777	2 442	621	4 840
Montréal	820	1 065	294	2 179
Ottawa	857	1 169	298	2 324
Halifax	266	429	110	805
Winnipeg	283	383	97	763
Victoria	85	112	28	225
Loyer total	26 809	37 032	9 387	73 228
Biens meubles				
Regina	144	144		288
Saskatoon	178	178		356
St. John's	399	399		798
London	258	258		516
Québec	321	321		642
Thunder Bay	581	581		1 162
Moncton		545	545	1 090
Charlottetown		201	201	402
Saint John		227	227	454

Gander		487	487	974
Fredericton		266	266	532
Total, biens meubles	1 881	3 607	1 726	7 214
Total, programme	28 690	40 639	11 113	80 442

* L'aéroport d'Edmonton a refusé de participer au programme de report de loyer.

Assurance des risques de guerre dans l'industrie du transport aérien à l'intention des aéroports canadiens

À la suite des attaques terroristes perpétrées contre les États-Unis, les compagnies d'assurances ont annulé l'assurance contre les risques de guerre pour les aéroports et les transporteurs aériens du Canada, NAV CANADA, la Corporation de sécurité de transport aérien (qui est maintenant connu sous le nom de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien) et d'autres fournisseurs de services aériens. À titre de mesure provisoire, la gouverneure en conseil a autorisé le ministre des Transports à verser une indemnité au titre de l'assurance des risques de guerre dans l'industrie du transport aérien (le programme d'indemnisation a depuis été prolongé jusqu'à la fin de 2004). Le programme d'indemnisation contribue au rétablissement à court terme de l'industrie canadienne du transport aérien en fournissant une assurance sur le recours des tiers stable et viable en cas de guerre, et en favorisant ainsi la stabilité et la continuité des affaires et en maintenant la position concurrentielle de l'industrie du transport aérien du Canada.

Transports Canada a pris l'engagement de collaborer avec le secteur de l'assurance, l'Organisation de l'aviation civile internationale et l'industrie du transport aérien à l'examen d'autres options et à la recherche d'une solution à long terme à cette situation, afin d'offrir aux Canadiens des services abordables et fiables de transport.

Modifications au Règlement sur les systèmes informatisés de réservation canadiens

Le Règlement sur les systèmes informatisés de réservation canadiens est entré en vigueur le 6 juin 1995. À l'époque, les systèmes informatisés de réservation et les agents de voyage constituaient les principaux intermédiaires pour la distribution et la vente des services de transport aérien des compagnies aériennes. Depuis 1995, des réseaux de distribution de rechange, notamment Internet, ont vu le jour.

À la suite de vastes consultations, y compris une audience publique, le gouvernement a adopté des modifications au Règlement qui devaient entrer en vigueur en 2004. Le Règlement modifié illustre la volonté du gouvernement fédéral d'établir un système plus déréglementé qui permet toujours de protéger les intérêts des passagers aériens et de favoriser l'accroissement de la concurrence dans le secteur du transport aérien.

Surveillance continue de l'industrie du transport aérien

Transports Canada surveille de façon continue l'industrie canadienne et internationale du transport

aérien. Dans le cadre d'une initiative conjointe du gouvernement et de l'industrie, les transporteurs aériens qui desservent le Canada présentent des données à Transports Canada par le biais de deux interfaces Web, ce qui réduit les frais de communication de données des compagnies aériennes et améliore l'opportunité et l'accessibilité des statistiques sur le transport aérien à des fins de prise de décisions. La surveillance de l'industrie du transport aérien englobe la circulation des voyageurs et des marchandises, les points desservis, les modifications apportées aux services offerts au public par les principaux transporteurs aériens du Canada, de même que les considérations financières. La protection judiciaire dont jouit Air Canada, en vertu de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies*, depuis avril 2003, par exemple, a eu des conséquences sur l'ensemble du secteur canadien du transport aérien; en outre, on surveille de près la situation d'Air Canada.

Transport maritime

Examen de la Loi maritime du Canada

Après consultation auprès du secteur privé et des intervenants gouvernementaux, le ministre des Transports a achevé un examen juridique de la *Loi maritime du Canada*, qui a ensuite été déposé au Parlement en juin 2003. On peut consulter le rapport d'examen sur le site suivant :

www.tc.gc.ca/pol/fr/transport_maritime/lmc_rapport.htm.

Le secteur maritime évolue rapidement et les questions qui surgissent sont complexes. Des recherches et des analyses susceptibles d'avoir des conséquences sur la *Loi maritime du Canada* se poursuivent. D'autres secteurs font l'objet de recherches plus approfondies, notamment l'accroissement des dépenses consacrées à la sécurité portuaire par les États-Unis, la compétitivité des administrations portuaires canadiennes et l'évolution des tendances des marchés maritimes. Transports Canada rendra compte des mesures découlant de l'examen de la *Loi maritime du Canada* et des recherches connexes qui se poursuivront au cours des prochaines années.

Étude sur les avantages de l'industrie maritime

En 2003, Transports Canada a mis en œuvre l'étude sur les avantages de l'industrie maritime, une initiative conjointe de l'industrie et du gouvernement visant à évaluer l'incidence du transport maritime sur l'ensemble de l'économie canadienne. Le but de l'étude consiste à assurer une meilleure connaissance des conséquences et des avantages économiques de l'industrie canadienne de transport maritime. De plus, elle permet à Transports Canada de renforcer sa relation avec des intervenants clés de l'industrie maritime et de se tenir au fait des questions importantes pour celle-ci. Les résultats de l'étude feront l'objet de rapports au cours des prochaines années.

Loi sur la responsabilité en matière maritime

En janvier 2003, le Ministère a publié un rapport au sujet d'une proposition visant un nouveau régime d'assurance obligatoire des passagers en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. On peut consulter le rapport sur le site suivant : www.tc.gc.ca/pol/fr/rapport/maritime/rcpi.htm. En août 2003, à la suite de consultations auprès des intervenants de l'industrie, des gouvernements provinciaux et

d'autres ministères et organismes fédéraux, on a annoncé que le régime d'assurance obligatoire des passagers serait adapté de manière à tenir compte des préoccupations des divers segments de l'industrie et à protéger les voyageurs en cas de blessure ou de décès (consultez le site suivant : www.tc.gc.ca/medias/communiqués/nat/2003/03-h085f.htm .

Le nouveau règlement est en cours d'élaboration.

Transport terrestre

Transport et manutention des grains

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 de l'Ouest. Le programme de surveillance permet au gouvernement et aux intervenants de suivre le rendement du système. Le rapport de la campagne agricole de 2002-2003 (se terminant le 31 juillet 2003), publié en avril 2004, met en relief le rendement et les obstacles auxquels fait face le système canadien de transport et de manutention du grain. Par exemple, on y souligne que la sécheresse qui a frappé la région des Prairies en 2002 a eu des conséquences néfastes sur la production de grain, de même que sur le système de manutention et de transport de grain. À ce jour, le gouvernement n'a mis en œuvre aucune initiative à la suite du programme de surveillance. Vous trouverez le rapport de 2002-2003 en ligne à l'adresse www.tc.gc.ca/pol/fr/chemins_de_fer/surveillance/menu.htm .

Libéralisation de l'industrie nationale de l'autobus/autocar

Le Ministère a examiné minutieusement les recommandations du rapport publié en décembre 2002 par le Comité permanent du Sénat sur les transports et les communications au sujet de la libéralisation de l'industrie canadienne des autobus interurbains. La progression vers un consensus fédéral-provincial relatif à la libéralisation de la réglementation des autobus interurbains, tel que recommandé par le comité sénatorial, s'effectue lentement et Transports Canada ne prévoit pas de mesures fédérales touchant ce secteur dans un avenir immédiat. Cependant, les engagements continus de Transports Canada à l'égard de l'harmonisation des normes de sécurité des transporteurs routiers et de l'accessibilité des transporteurs prennent en compte bon nombre de questions liées à la sécurité et à l'accessibilité soulevées par le comité.

ALENA-SNTT

Afin d'appuyer l'harmonisation des normes de transport routier à l'échelle de l'Amérique du Nord, Transports Canada continuera de soutenir les efforts du Sous-comité des normes relatives au transport terrestre (SNTT) de l'ALENA. Cette année (2004) marque le dixième anniversaire de l'ALENA et de la mise sur pied du SNTT. Pendant les dix années où le Ministère a coprésidé le sous-comité; les normes et les règlements en matière de transport terrestre sont devenus plus compatibles sur un certain nombre de plans. De plus, le SNTT a rationalisé avec succès ses activités au cours des dernières années, de manière à établir une tribune trilatérale plus efficace axée sur l'examen de questions touchant l'harmonisation du transport terrestre.

Services ferroviaires voyageurs

En 2003, VIA Rail a transporté 3,789 millions de passagers et produit des recettes de 250,3 millions \$, ce qui représente une diminution de 192 000 passagers (4,8 %) et de 20,5 millions \$ (8,9 %) par rapport à l'année précédente. Au cours de 2003, l'ensemble de l'industrie canadienne du voyage, y compris VIA Rail, a subi les conséquences néfastes de la flambée du syndrome respiratoire aigu sévère. La baisse de recettes de VIA concordait avec la diminution signalée par d'autres transporteurs de passagers et le secteur du tourisme. La panne générale qui a touché l'Ontario, en août 2003, la guerre en Irak, les feux de forêt en Colombie-Britannique, l'ouragan qui a frappé les Maritimes et l'augmentation de la valeur du dollar canadien constituent d'autres facteurs qui ont eu une incidence néfaste.

Pour de plus amples renseignements au sujet du rendement de VIA Rail, consultez les rapports annuels de la société affichés sur le site suivant : www.viarail.ca/entreprise/fr_entr_viar.html.

Chemins de fer autres que ceux de VIA Rail

Afin d'appuyer un transport ferroviaire passagers sûr, fiable et viable dans les régions et les sites éloignés, Transports Canada gère un programme de soutien financier à l'égard des chemins de fer autres que ceux de VIA Rail. Le ministre des Transports a conclu des accords de contribution avec trois sociétés de chemins de fer en vue d'exploiter des services ferroviaires passagers dans ces régions. Il s'agit des seuls services de transport ferroviaire passagers autres que ceux de VIA Rail au Canada; ils sont exploités par les sociétés suivantes :

- Chemin de fer Québec North Shore et Labrador (chemin de fer QNS&L), entre Sept-Îles et Labrador City/Schefferville.
- Algoma Central Railway Inc. (ACRI), entre Sault Ste. Marie et Hearst.
- Commission de transport Ontario Northland (CTON), entre Toronto et North Bay.

En 2003-2004, Transports Canada a versé 2,2 millions \$ au chemin de fer QNS&L, 2,1 millions \$ à ACRI et 2,5 millions \$ à la CTON.

Une évaluation effectuée en 2003 a permis de conclure que les services de transport ferroviaire passagers autres que ceux de VIA Rail étaient sûrs, que les voyageurs étaient généralement satisfaits des services et des prix, que la plupart des usagers savaient que le gouvernement du Canada affectait des fonds aux services et que ceux-ci connaissaient des pertes d'exploitation continues malgré la contribution fédérale. Les responsables de l'évaluation ont expressément recommandé que l'on annule la contribution financière destinée à la CTON puisque celle-ci ne desservait pas de collectivités éloignées. Transports Canada prévoit demander des directives et du financement du gouvernement du Canada, pour les besoins de services ferroviaires en régions éloignées, au cours des exercices 2005-2006 à 2008-2009.

2. Infrastructures

Des infrastructures de transport modernes sont indispensables pour permettre la libre circulation des passagers et des marchandises. Transports Canada assume un rôle névralgique pour créer un climat propice aux investissements dans les infrastructures de transport. À titre individuel et de concert avec Infrastructure Canada et d'autres intervenants, le Ministère continue de se faire le défenseur des investissements stratégiques dans le réseau de transport du Canada. Voici des exemples d'initiatives mises en œuvre au cours de 2003-2004 afin d'appuyer des infrastructures de transports efficaces au Canada.

Transport terrestre

Programme stratégique d'infrastructures routières

Le gouvernement du Canada travaillera avec les provinces et les territoires à déterminer les sections du réseau routier national qui, en raison d'une circulation et d'activités commerciales croissantes, requièrent une attention immédiate. Dans le Budget de 2000, on s'est engagé à améliorer l'économie et la qualité de vie des Canadiens, en investissant jusqu'à 600 millions \$, sur une période de cinq 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 lié à la construction de routes d'une valeur de 500 millions \$ et un volet axé sur l'intégration du réseau national de 100 millions \$, dont 65 millions \$ sont affectés aux frontières internationales, en vertu des Initiatives de transport aux passages frontaliers, 5 millions \$, à la planification des transports et aux initiatives d'intégration des modes de transport et 30 millions, aux initiatives axées sur les systèmes de transports intelligents. Pour de plus amples renseignements, consultez le site suivant : www.tc.gc.ca/PSIR/menu.htm .

Volet de construction routière du PSIR

En vertu du volet de construction routière du PSIR, on a mis au point une formule d'allocation en vue d'affecter les 485 millions \$ accessibles aux provinces et aux territoires. Cette formule consiste normalement en un montant minimal de 4 millions \$ par territoire de compétence, auquel s'ajoute une somme basée sur la population et un ratio de coûts partagés à parts égales. Le financement est accordé sous réserve des résultats d'une évaluation environnementale conforme aux exigences de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* .

En 2003-2004, Transports Canada a consacré environ 56 millions \$ à des projets d'amélioration des routes qui favorisent la circulation efficace et sans danger des personnes et des marchandises et appuient le commerce et le développement économique, de même que le transport durable. On a annoncé trente-trois projets d'amélioration de routes en vue de reconstruire, d'améliorer et d'élargir à quatre voies des routes équivalant à environ 188,4 kilomètres du réseau routier national. Ces projets permettent aux Canadiens et aux visiteurs d'économiser du temps et de l'argent, en réduisant le temps consacré aux déplacements et leurs frais d'entretien de véhicule. Après près de deux ans de négociations, les gouvernements du Québec et de l'Ontario ont conclu des accords de contribution en août et en novembre 2003, respectivement. Des accords ont maintenant été conclus avec l'ensemble des provinces et des territoires.

En 2003, on a annoncé des projets d'amélioration de l'autoroute transcanadienne en Colombie-Britannique (contribution fédérale de 122,4 millions \$), en Alberta (contribution fédérale de 6,2 millions \$), en Saskatchewan (contribution fédérale de 8,7 millions \$), au Manitoba (contribution fédérale de 7,5 millions \$) et dans la région de Terre-Neuve et du Labrador (contribution fédérale de 6,4 millions \$). Des projets choisis parmi ceux-ci et d'autres projets liés au PSIR feront l'objet d'une évaluation à la fin du programme, en 2007.

Le PSIR perpétue la longue tradition du gouvernement du Canada en matière de financement routier qui a débuté il y a plus de 80 ans. Transports Canada a investi plus de 1,9 milliard \$ entre 1993 et 2004 pour améliorer les routes qui constituent le réseau routier national du Canada et qui s'étendent sur 24 400 kilomètres. Le Ministère a aussi investi dans l'infrastructure liée au transport par le biais de programmes tels que le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique et le Fonds sur l'infrastructure frontalière.

Initiatives de transport aux passages frontaliers du PSIR

Le gouvernement du Canada participe à un certain nombre d'initiatives ayant trait au passage frontalier commercial le plus occupé du Canada, c'est-à-dire, celui de Windsor (Ontario), qui, en 2002, a été emprunté par 25 % des camions à destination des États-Unis, ce qui représente en moyenne plus de 9 500 camions par jour. Ce trafic, conjugué aux retards occasionnés par l'inspection à la frontière, a entraîné une congestion importante dans les rues de Windsor. Afin de régler ce problème, le gouvernement a entrepris plusieurs initiatives au cours de 2003-2004.

Des progrès appréciables ont été accomplis dans le cadre du processus continu de planification des transports binationaux de la région de Windsor-Détroit. Le processus se déroule sous les auspices du partenariat Canada-États-Unis sur la frontière entre l'Ontario et le Michigan. Une étude de faisabilité et de planification des besoins, achevée en janvier 2004, a révélé la nécessité d'accroître la capacité du passage frontalier entre Windsor et Détroit d'ici 10 à 15 ans. De plus, le rapport d'étude a défini les éléments possibles d'une stratégie visant à répondre aux besoins en matière de transports au cours des 30 prochaines années. Pour de plus amples renseignements, consultez le site suivant : www.partnershipborderstudy.com/fre/ .

Quatre projets, annoncés conjointement par les gouvernements du Canada et de l'Ontario au cours de l'été de 2003, ont été entièrement mis en œuvre en vue d'améliorer immédiatement la gestion de la circulation le long du chemin Huron Church, selon une contribution fédérale de 440 000 \$. Ces projets ont donné lieu à une amélioration de l'efficacité de la circulation sur la voie d'accès principale du pont Ambassador. Seize autres projets touchant des passages frontaliers vont bon train au Québec et en Colombie-Britannique. Une fois achevés, ces projets entraîneront une amélioration de la mobilité et de l'efficacité des transports, de la productivité, de la sécurité et de la sûreté des voyageurs et des marchandises. On évaluera la réussite de certains projets liés aux passages frontaliers à la fin du programme, en 2007, par le biais d'une analyse rétrospective qui révélera la réalisation des avantages prévus de celui-ci.

Systèmes de transports intelligents (STI)

En vertu du PSIR, 30 millions \$ sont affectés aux systèmes de transports intelligents (STI); à ce jour, quelque 9 millions \$ ont été utilisés ou engagés. Les technologies de STI comportent des applications intégrées en matière de traitement de données, de communications et de détection liées aux infrastructures et aux activités de transports, qui appuient l'efficacité, la sécurité, la sûreté et la durabilité des systèmes de transports. Le document intitulé *Un plan des systèmes de transports intelligents pour le Canada : En route vers la mobilité intelligente* (publié en novembre 1999) fait état du plan stratégique du gouvernement fédéral visant à stimuler l'élaboration et la mise en œuvre de STI.

Cinq projets cofinancés par Transports Canada et axés sur la mise en œuvre et sur l'intégration de STI ont été achevés; 12 autres seront terminés d'ici le 31 mars 2006. Les accords à cet égard ont entraîné l'établissement de partenariats entre tous les ordres de gouvernement, le secteur privé et les milieux universitaires et ont contribué à l'atteinte des buts communs liés à un réseau de transports sûr, efficace et durable, par le biais des résultats des projets, notamment un logiciel visant à fournir aux intervenants autorisés des renseignements touchant les marchandises dangereuses à bord des navires, l'amélioration des mécanismes de péage électronique en vue de l'intégration d'un transpondeur destiné au paiement commun, de même que l'évaluation de l'efficacité de la technologie d'évitement des collisions en vue d'une utilisation à bord des autobus scolaires. De plus, Transports Canada négocie activement des accords de contribution avec plusieurs provinces et territoires relativement à des projets généraux de mise en œuvre qui prennent en compte les priorités provinciales et territoriales en matière de STI.

En vertu de l'initiative des Systèmes d'information météorologiques, Transports Canada négocie énergiquement avec plusieurs provinces et territoires relativement à l'acquisition et à l'installation de stations de capteurs environnementaux appuyant l'élaboration d'un réseau dans l'ensemble du Canada. En outre, deux études touchant l'exploitation de véhicules commerciaux ont été réalisées. On utilisera leurs résultats pour évaluer les prochaines étapes dans le cadre de l'élaboration d'un éventuel réseau national relatif à l'exploitation de véhicules commerciaux, dans le but d'améliorer la sécurité et l'efficacité globales de la circulation des marchandises au Canada.

Le Ministère poursuit la mise en œuvre du plan de recherche et développement (R et D) lié aux STI, intitulé *Innover par l'établissement de partenariats* et publié en mai 2003, et qui constitue l'un des piliers fondamentaux de la stratégie en matière de STI du Canada. Le but du plan de R et D lié aux STI consiste à accélérer la commercialisation des connaissances et l'adoption de la technologie dans le secteur des STI. À l'aide de partenariats avec tous les ordres de gouvernement, le secteur privé et les milieux universitaires, on vise les secteurs suivants : transport urbain, sécurité, sûreté et facilitation du commerce, environnement, ainsi que fondements et innovation. Les projets sont financés par le biais d'accords de contribution, de marchés, ainsi que d'ententes bilatérales entre le gouvernement fédéral et les provinces et les territoires. Dix marchés ont été attribués en janvier 2004; en outre, on négocie actuellement des ententes bilatérales en matière de R et D avec les provinces et les territoires, en vue de la mise en œuvre de projets de R et D selon l'objectif visé sur le plan de la portée des études.

Transports Canada a entrepris un certain nombre de projets liés aux STI en vertu de la déclaration sur la frontière intelligente. En avril 2004, le Ministère a annoncé la publication d'une demande de partenariats, de concert avec le ministère des Transports de l'Ontario, en vue de l'élaboration d'un plan

d'action relatif à l'établissement de STI aux passages frontaliers terrestres internationaux de l'Ontario. De plus, le Ministère codirige une initiative binationale, en collaboration avec les organismes frontaliers fédéraux du Canada et des États-Unis, de même que les ministères des Transports provinciaux et d'État, relativement à l'élaboration d'une architecture frontalière qui définira la circulation de l'information au niveau de chaque organisme et facilitera l'interopérabilité de la technologie utilisée aux passages frontaliers internationaux et aux abords de ceux-ci.

Pour de plus amples renseignements sur les STI, consultez le site suivant : www.its-sti.gc.ca/fr/menu.htm.

Programme d'amélioration des routes - Nouveau-Brunswick

Le Programme d'amélioration des routes a été approuvé en 1987 et a pris fin le 31 mars 2004. Ce programme a permis d'affecter 637 millions \$ aux autoroutes du Nouveau-Brunswick, et notamment une contribution fédérale totale de 358 millions \$ destinée à la construction, au renforcement et à l'amélioration de certains liens routiers et de routes de la province. Trois projets ont été achevés au cours de l'automne de 2003 : élargissement à quatre voies d'une section de 7,2 kilomètres de l'autoroute transcanadienne allant de la frontière du Québec à Saint-Jacques, ouverture de la rocade de Tracadie-Sheila sur l'autoroute 11 et ouverture d'une section à quatre voies de l'autoroute transcanadienne de 25 kilomètres dans le Nord-Ouest du Nouveau-Brunswick. Ces projets entraînent une amélioration de la sécurité et de l'efficacité des transports et favorisent le développement économique. On entreprendra bientôt une évaluation rétrospective du programme, afin d'évaluer si les avantages prévus de celui-ci ont ou non été réalisés.

Pour de plus amples renseignements au sujet du programme d'amélioration des routes du Nouveau-Brunswick, consultez le site suivant : www.tc.gc.ca/programmes/surface/routes/nouveaubrunswick.htm.

Fonds sur l'infrastructure frontalière

Quelque 70 % du trafic transfrontalier de camions entre le Canada et les États-Unis passe par seulement six passages frontaliers situés à Windsor, à Sarnia, à Niagara Falls et à Fort Erie (Ontario), à Douglas (Colombie-Britannique) et à Lacolle (Québec). Le gouvernement du Canada a déterminé que l'amélioration de l'efficacité à ces passages frontaliers constituait une priorité. La majeure partie, mais non pas la totalité, des fonds disponibles par l'intermédiaire du Fonds sur l'infrastructure frontalière sera donc affectée à ces six emplacements. Transports Canada collabore étroitement avec Infrastructure Canada, afin de repérer des projets qui méritent d'être financés en vertu du Fonds sur l'infrastructure frontalière.

Ce Fonds vise à appuyer des initiatives du Plan d'action pour une frontière intelligente en contribuant à des projets qui réduisent la congestion aux frontières, facilitent le mouvement des biens et des services et accroissent la capacité de l'infrastructure à moyen terme. Il appuie également le plan d'action pour une frontière intelligente général approuvé par les gouvernements du Canada et des États-Unis. Il appuie également le Plan d'action pour une frontière intelligente à portée plus générale conclu entre les gouvernements du Canada et des États-Unis. Le Fonds constitue en outre un élément de la stratégie

globale du gouvernement du Canada dont le but est de garantir que le pays dispose d'une infrastructure moderne qui appuie sa croissance économique. Le Fonds sur l'infrastructure frontalière s'ajoute aux initiatives de transport aux passages frontaliers liées au PSIR et fait l'objet d'un partage des coûts avec les bénéficiaires de financement.

En mai 2003, on a annoncé une contribution fédérale de 154 millions \$ destinée à 14 projets visant à améliorer les passages frontaliers des régions de Niagara et de Sarnia. Les projets englobent diverses initiatives qui permettront de réduire la congestion à la frontière et d'accroître la capacité de l'infrastructure routière existante. Des accords de contribution ont maintenant été conclus avec les bénéficiaires de financement, et les travaux de construction ont commencé. En mars 2004, les trois ordres de gouvernement ont réaffirmé le financement fédéral de 150 millions \$ destiné à l'amélioration du passage frontalier de Windsor. Il s'agit de la première étape importante dans le cadre de la stratégie intitulée « Il faut que ça bouge à Windsor-Essex », qui permettra d'améliorer la sécurité routière, d'accélérer la circulation transfrontalière, de protéger et de renforcer l'emploi et la croissance à l'échelle locale et d'embellir les couloirs de transports. Des négociations sont en cours avec les bénéficiaires de financement relativement à des projets en Colombie-Britannique, en Saskatchewan et au Nouveau-Brunswick, qui représentent un total de 125 millions \$. L'ensemble des négociations se déroulent comme prévu.

Pour de plus amples renseignements sur le Fonds sur l'infrastructure frontalière, consultez le site suivant : www.infrastructure.gc.ca/bif/index_f.shtml?menu32.

Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique

Dans le budget de 2003, le gouvernement a annoncé l'ajout d'une somme de 2 milliards \$ au Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS) initialement annoncé dans le budget de 2001. Les investissements seront ciblés stratégiquement de manière à promouvoir la croissance durable et des collectivités concurrentielles en veillant à ce que les investissements illustrent les objectifs du gouvernement du Canada en matière de changement climatique, d'urbanisation, d'assainissement de l'eau, de commerce et d'innovation. Le Fonds demeurera axé sur des projets de grande envergure touchant des secteurs comme la qualité et l'accessibilité de l'eau, les couloirs commerciaux, la connectivité à large bande, la croissance urbaine durable et l'infrastructure du Nord. Un maximum de 10 %, c'est-à-dire, 200 millions \$, du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique a été réservé pour les besoins de projets représentant une priorité nationale. Il s'agit de projets d'une importance nationale et qui exigent que le Canada assume un rôle de leadership. Tous les projets annoncés par Infrastructure Canada en sont à l'étape de la conception préliminaire, de l'évaluation environnementale ou des travaux de construction préliminaires. Nous ne sommes pas en mesure de rendre compte de résultats liés à la construction pour le moment.

Transports Canada collabore étroitement avec Infrastructure Canada afin de déterminer des projets qui méritent d'être financés en vertu du FCIS. En 2003-2004, 5 millions \$ ont été consacrés à l'élargissement à quatre voies de l'autoroute 2 au Nouveau-Brunswick. De plus, des accords de contribution ont été conclus avec les gouvernements du Nouveau-Brunswick, du Québec, de l'Ontario, de la Saskatchewan et

des Territoires du Nord-Ouest (730,5 millions \$ en fonds fédéraux). Les négociations se déroulent d'une manière satisfaisante avec les provinces et les territoires en vue de la conclusion d'autres accords ayant trait à des projets de transports (575,5 millions en fonds fédéraux). Ces projets contribueront à la circulation efficace et à la sécurité des personnes, tout en stimulant le développement économique et l'expansion du tourisme.

Afin de prendre des mesures à l'égard de la congestion et d'inciter les navetteurs à utiliser les services de transport rapide urbain, on a annoncé d'autres projets au cours de 2003-2004 :

- Affectation de 25 millions \$ à l'amélioration du réseau de système de transfert de Niagara Falls, en Ontario;
- Affectation de 352 millions \$ à l'amélioration du réseau de transport en commun de Toronto, en Ontario;
- Affectation de 450 millions \$ à un réseau de transport rapide urbain à Vancouver, en Colombie-Britannique.

Tous les projets visent à améliorer l'accessibilité, l'efficacité et la capacité des réseaux de transport en commun du Canada. Ces réseaux améliorés contribueront à réduire le temps consacré aux déplacements et accroîtront la fiabilité, la sécurité et l'accessibilité à l'intention des navetteurs; en outre, ils auront une incidence à long terme favorable sur l'environnement, en réduisant les émissions de gaz à effet de serre.

Pour de plus amples renseignements au sujet du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, consultez le site suivant : www.infrastructure.gc.ca/csif/index_f.shtml?menu33.

Ponts nationaux et internationaux

Transports Canada verse une subvention annuelle régulière d'environ 35 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. Le Ministère verse également une subvention annuelle de 52 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. Cette subvention contribue à l'exploitation du pont, afin d'assurer le transport continu et efficace des personnes et des marchandises à longueur d'année, entre l'Î.-P.-É. et le continent.

Transports Canada collabore avec les compétences responsables des ponts afin de mettre en oeuvre des mesures de sécurité accrues touchant divers ponts internationaux. Le Ministère continue de jouer un rôle de dirigeant dans les discussions avec les autorités américaines en vue d'améliorer la sécurité des infrastructures de ponts internationaux clés. Au cours de la période de rapport 2003-2004, Transports Canada a élaboré un guide de « pratiques optimales » axées sur la sécurité aux passages frontaliers internationaux. De plus, on contribue à l'amélioration de certains ponts par le biais du Fonds sur

l'infrastructure frontalière.

Pour de plus amples renseignements sur les activités de Transports Canada visant à appuyer l'infrastructure des ponts du Canada, consultez le site suivant :

www.tc.gc.ca/programmes/surface/ponts/menu.htm.

Cession de terres excédentaires de la Voie maritime du Saint-Laurent

En mars 2002, Transports Canada a signé une entente avec la Société immobilière du Canada en vue de céder 177 propriétés excédentaires de la Voie maritime qui n'étaient plus essentielles à l'exploitation de celle-ci. En date du 31 mars 2004, 104 propriétés ont été cédées, tandis que le reste de l'inventaire des actifs de la Voie maritime a été conservé comme élément viable, efficace, sûr et fiable des infrastructures de transport du Canada.

Association mondiale de la route

En octobre 2003, une *mission commerciale d'Équipe Canada*, dirigée par Transports Canada et composée de quelque 175 Canadiens, a participé au XXIIe Congrès mondial de la route, à Durban, en Afrique du Sud. La participation du Canada au Congrès, tenu tous les quatre ans, visait à promouvoir l'industrie canadienne des routes et du transport. L'Association mondiale de la route, une organisation internationale de transport routier créée en 1909, avait organisé l'événement. La *mission commerciale d'Équipe Canada* a assuré une excellente représentation au Canada à titre de pays, a permis aux sociétés canadiennes d'accroître leurs relations au niveau international et a offert aux spécialistes canadiens des routes et des transports la possibilité d'échanger leurs points de vue sur les plus récentes technologies mises au point dans le monde entier.

Pour de plus amples renseignements sur la participation du Canada au Congrès de l'Association mondiale de la route, consultez le site www.cnc-piarc-aipcr.ca/fr/piarc_defaut.htm.

Transport aérien

Examen de la politique des loyers des aéroports nationaux

Transports Canada a terminé son examen exhaustif de la politique des loyers des aéroports nationaux visant à déterminer si les loyers versés au gouvernement fédéral par les administrations aéroportuaires étaient ou non fondés sur une politique publique sensée. Outre la proportion et l'équité des loyers, l'examen a permis d'analyser l'incidence des loyers des aéroports sur la viabilité du secteur national du transport aérien et d'établir une comparaison entre le cadre de transfert canadien et l'expérience de pays étrangers.

On met actuellement la dernière main aux recommandations découlant de l'examen.

Loi sur les aéroports du Canada

La *Loi sur les aéroports du Canada* a été déposée au Parlement en mars 2003, à titre de projet de loi C-27. Le projet de loi visait à améliorer la responsabilisation des exploitants d'aéroports en accroissant la transparence et en assurant une gestion plus efficace et moderne et une communication opportune. Le projet de loi C-27 n'avait pas atteint l'étape de la lecture finale au Parlement au moment de la clôture de la session parlementaire, en novembre 2003.

On prévoit que des consultations supplémentaires auprès des intervenants seront mises en oeuvre, avant qu'une décision soit prise en vue de présenter à nouveau un projet de loi sur les aéroports.

Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires

Transports Canada s'est engagé à améliorer la sécurité des aéroports admissibles par l'entremise du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA), dont l'objectif consiste à s'assurer que les préoccupations en matière de sécurité sont dûment prises en considération et que les aéroports peuvent être exploités en toute sécurité conformément aux règlements connexes. 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.

Au cours de 2003-2004, Transports Canada a transféré un total de 32,2 millions \$ destiné à 63 projets touchant 47 aéroports. Trois projets ont été financés d'une manière urgente, afin de régler des préoccupations immédiates liées à la sécurité. On a constaté que les projets appuyés par le PAIA avaient des conséquences sur les aéroports, en contribuant à maintenir et à améliorer la sécurité, à accroître la durée utile des biens et à réduire les frais d'exploitation. Les projets contribuent également au développement durable, de même qu'à l'efficacité du transport à destination et au départ des petites collectivités.

En décembre 2003, Transports Canada a terminé une vérification combinée de la gestion de programmes et de projets particuliers. Cette vérification a révélé que le PAIA faisait l'objet d'une gestion adéquate et que les Canadiens obtenaient la meilleure valeur possible par l'intermédiaire de ce programme. On peut consulter les résultats de la vérification en direct sur le site www.tc.gc.ca/services-generaux/verifications/2003/1577-03-001/menu.htm.

Étude sur les aéroports régionaux et les petits aéroports

Transports Canada a terminé son étude de la viabilité financière des aéroports régionaux et des petits aéroports. L'étude visait à déterminer les facteurs systémiques et fondamentaux ayant une incidence sur la viabilité financière.

Plus de 93 aéroports ont fait l'objet d'une enquête dans l'ensemble du pays. Les responsables d'environ 70 % de ceux-ci ont répondu au questionnaire. Conformément à son engagement à communiquer les résultats aux parties intéressées avant l'achèvement de son rapport, Transports Canada a présenté un projet de rapport aux gouvernements provinciaux et territoriaux, de même qu'aux principaux

intervenants, à des fins de commentaires.

On prévoit que le rapport final sera diffusé globalement au cours de 2004.

Programme de cession d'aéroports qui n'appartiennent pas au Réseau national des aéroports

Transports Canada s'est engagé à céder 136 aéroports régionaux et locaux et petits aéroports qui ne font pas partie du Réseau national des aéroports (RNA). Grâce à la cession de ces aéroports régionaux et de ces petits aéroports à des intérêts locaux, les aéroports seront exploités d'une manière plus concurrentielle et commerciale et mieux adaptés aux besoins des utilisateurs et des collectivités et contribueront à la saine gestion du réseau d'aéroports secondaires. En vertu de la Politique nationale des aéroports, Transports Canada demeure responsable de tous les aspects de la sûreté du transport aérien au Canada. Bien que le Ministère cède les opérations aéroportuaires, il conserve son rôle à titre d'organisme chargé de la réglementation sur la sûreté.

En 2003-2004, on a mis en oeuvre une évaluation du programme de cession des aéroports qui n'appartiennent pas au RNA (qui sera terminé au cours de 2004). Voici les résultats préliminaires de l'évaluation :

- Le programme de cession d'aéroports qui n'appartiennent pas au RNA a permis de céder la plupart des aéroports extérieurs au RNA, tel que prévu et selon un échéancier raisonnable, compte tenu du nombre de cessions, ainsi que de la diversité et de la complexité des questions à régler par le biais d'un processus de négociation (en date du 31 mars 2004, 125 des 136 aéroports extérieurs au RNA initiaux avaient été cédés).
- La cession a permis d'accroître certains aspects de la capacité des aéroports de fonctionner d'une manière plus commerciale et rentable, en particulier la capacité des administrations aéroportuaires de prendre des décisions plus rapides et de produire des revenus plus hétérogènes.
- Dans la plupart des cas, la cession a accru la sensibilisation des administrations aéroportuaires aux besoins locaux, de même que leurs relations avec les groupes des collectivités. Les exploitants des aéroports ont affirmé qu'ils étaient plus en mesure d'adapter les activités, les tarifs et le niveau de service aux besoins locaux, mais que leur capacité était restreinte par certains facteurs, notamment leur dépendance à l'égard des transporteurs aériens et des frais d'immobilisations importants.

Transport maritime

Traversiers

Le programme en matière de traversiers du gouvernement du Canada appuie les collectivités éloignées, assure des liens essentiels avec d'autres modes de transport et permet de respecter des engagements constitutionnels liés à la prestation de services de traversiers entre les provinces.

Transports Canada gère deux programmes continus de subventions relativement aux services de

traversiers du Canada atlantique et de la Région du Pacifique. Une subvention versée au gouvernement de la Colombie-Britannique permet d'assurer une liaison continue avec le réseau national de transport terrestre du continent à partir de diverses régions et régions isolées de la province. Des contributions affectées aux services de traversiers et de transport côtier de passagers et de marchandises au Canada atlantique garantissent des services de traversiers sûrs et fiables entre l'île Wood (Île-du-Prince-Édouard) et Caribou (Nouvelle-Écosse), de même qu'entre Souris (Î.-P.-É.) et Cap-aux-Meules (Québec). Transports Canada possède les installations connexes et les navires essentiels à la prestation de ces services. Au cours de 2003-2004, le Ministère a achevé l'étape initiale d'un grand projet d'immobilisations à Cap-aux-Meules, axés sur la construction d'un nouveau terminal et d'une station d'attente pour les piétons, en vue d'intervenir à l'égard de préoccupations liées à la sécurité et à la sûreté, ce qui a représenté un coût d'environ 1.0 million \$.

L'objectif global du programme relatif aux traversiers de Transports Canada consiste à établir un cadre commercial en vue de la prestation de services de transport maritime, en faisant davantage appel au secteur privé pour les besoins de l'exploitation des services de traversiers. Dans cette optique, Transports Canada a mis en œuvre un examen de ses traversiers et des terminaux destinés à ceux-ci dans la région du Canada atlantique. Les résultats de l'examen, qui seront réunis d'ici l'hiver 2004-2005, permettront au Ministère de formuler un plan stratégique en vue de la gestion de ces biens et de consulter les intervenants.

De plus, le programme de traversiers comporte la responsabilité du versement de paiements à Marine Atlantique Inc., société d'État fédérale qui assure un service constitutionnel entre Sydney Nord (N.-É.) et Port aux Basques (région de Terre-Neuve et du Labrador). En 2003, le Ministère a collaboré étroitement avec Marine Atlantique Inc., afin d'obtenir un montant supplémentaire de 16,5 millions \$ en vue de compenser un déficit d'exploitation découlant de la hausse du prix du carburant, du ralentissement du trafic et de l'accroissement des exigences liées aux immobilisations et à la réglementation. En outre, Transports Canada a mis en œuvre, de concert avec Marine Atlantique Inc., l'élaboration d'une stratégie en vue de prendre des mesures à l'égard des obligations financières, opérationnelles et liées aux immobilisations à long terme de la société. On prévoit que ce processus sera terminé à la fin de 2004-2005.

Voie maritime du Saint-Laurent

En tant que propriétaire des immobilisations de la voie maritime canadienne, le gouvernement du Canada s'engage à veiller à ce que l'infrastructure de la Voie maritime - qui constitue un élément essentiel de l'économie nord-américaine - soit entretenue à titre de composante sûre, viable, efficace et fiable du réseau de transports du Canada. Transports Canada collabore actuellement avec le ministère des Transports et l'Army Corps of Engineers des États-Unis, ainsi que l'administration de la Voie maritime canadienne dans le cadre d'une vaste étude visant à évaluer les exigences courantes en matière d'entretien et d'immobilisations liées au maintien et à l'optimisation de la Voie maritime et de l'infrastructure maritime dont elle dépend. La portée de l'étude est restreinte à l'évaluation de l'infrastructure actuelle de transport maritime. L'étude est axée sur l'optimisation de l'infrastructure existante selon la configuration actuelle du réseau. L'évaluation de modifications importantes touchant

l'infrastructure, notamment l'expansion des écluses de la Voie maritime ou l'accroissement des chenaux, ne fait pas partie de l'étude. Celle-ci a été entreprise en mai 2003, en vertu d'un protocole de collaboration conclu entre le ministre des Transports et le secrétaire aux transports des États-Unis. On prévoit que l'étude sera achevée d'ici l'automne de 2006.

Programme de cession des ports

En vertu du Programme de cession des ports, prolongé jusqu'au 31 mars 2006 en 2003, Transports Canada cède la propriété et l'exploitation de ports régionaux et locaux du pays aux intervenants et aux utilisateurs des ports. Le Programme est fondé sur le principe selon lequel les collectivités locales sont en mesure d'exploiter et d'entretenir les ports d'une manière plus économique que le gouvernement du Canada, et qu'elles sont les mieux placées pour prendre des décisions qui servent les intérêts locaux. Au moment de la cession, les droits portuaires fédéraux sont éliminés, et les nouveaux propriétaires des ports sont en mesure d'établir des droits plus appropriés aux conditions locales. Afin de veiller à ce que les collectivités isolées continuent d'avoir accès aux ports pour les besoins du transport de voyageurs et de marchandises, Transports Canada demeure le propriétaire et l'exploitant des ports de régions éloignées, sauf lorsqu'un intérêt local est exprimé à l'égard de l'acquisition des emplacements.

En date du 31 mars 2004, Transports Canada avait cédé 452 des 549 ports initiaux (82 %), ce qui a allégé le coût financier de l'exploitation et de l'entretien des ports et, en bout de ligne, a entraîné, pour les contribuables canadiens, une économie d'environ 146 millions \$, qui autrement auraient été affectés aux ports. Malgré des progrès importants dans le cadre de la cession des ports régionaux et locaux, le taux de cession est inférieur à l'objectif prévu. Les préoccupations touchant les Premières nations, les obstacles liés aux compétences et les questions environnementales font partie des facteurs ayant une incidence sur l'évolution de la situation. Transports Canada a pris des mesures à cet égard par le biais de consultations, de négociations et de l'atteinte d'un consensus, qui appuient l'objectif lié à l'assurance de la participation locale au processus.

Une évaluation du Programme de cession des ports, achevée en septembre 2003, a révélé que le programme concordait avec les politiques et les priorités gouvernementales et ministérielles et qu'il constituait une nécessité continue. Pour obtenir des renseignements détaillés, consultez le site suivant : www.tc.gc.ca/pol/fr/Evaluationdesprogrammes/menu.htm.

Au cours de 2003-2004, le Ministère a versé 1,8 million \$ provenant du Fonds de cession des ports afin de faciliter la cession des ports. Une vérification du programme du Fonds de cession des ports, portant sur la période du 1er avril 2000 au 31 mars 2003, a révélé que le cadre de responsabilisation et le contrôle de la gestion du programme étaient maintenus et consignés d'une manière satisfaisante. En outre, on a formulé cinq recommandations axées sur de légères améliorations touchant certains secteurs. On peut consulter les recommandations contenues dans le rapport sur le site suivant : www.tc.gc.ca/services-generaux/verifications/menu.htm.

À la fin du programme, on mettra en œuvre une évaluation, afin de déterminer l'efficacité de l'exploitation des ports cédés.

Surveillance de la conformité des administrations portuaires canadiennes

Transports Canada doit veiller à ce que les administrations portuaires canadiennes (APC) mènent leurs activités conformément aux dispositions de la *Loi maritime du Canada*, des règlements de gestion connexes et de leurs lettres patentes.

Transports Canada a donc élaboré le cadre de surveillance de la conformité des APC et des procédures connexes, afin de s'assurer de l'uniformité nationale sur le plan de la surveillance législative, des méthodes de rapports et de la collecte de preuves documentaires. Afin de faciliter les activités de surveillance, on a mis en œuvre, en décembre 2003, une base de données nationale de surveillance des ports qui permet à Transports Canada de consigner et de déclarer des renseignements importants ayant trait à l'administration des APC, et ainsi s'assurer de l'uniformité du processus de surveillance.

En février 2004, on a mené une vérification afin de déterminer si un mécanisme efficace de coordination et de surveillance de la conformité avait ou non été mis en place par Transports Canada. Les vérificateurs ont conclu que le mandat du Ministère à l'égard des APC était clairement défini, et que l'on avait établi un cadre satisfaisant pour exercer les responsabilités en matière de coordination liées à la conformité des APC, conformément à la *Loi maritime du Canada* et son Règlement, ainsi qu'aux lettres patentes des compétences.

Questions liées aux biens des APC

Transports Canada est responsable de l'approbation des transactions immobilières au sein des administrations portuaires canadiennes. À ce titre, il doit notamment s'assurer que le développement stratégique des ports est conforme à la *Loi maritime du Canada* et tient compte des préoccupations environnementales et de l'urbanisme, afin de veiller à ce que des mesures soient prises à l'égard des questions liées à la congestion des villes et aux liens intermodaux. De plus, Transports Canada doit consulter les Premières nations lorsqu'un droit ou un titre autochtone s'applique à des biens gérés par les APC.

Tarifs des ports publics et frais de revenus bruts des APC

Transports Canada doit percevoir les frais de revenus bruts des administrations portuaires canadiennes, y compris l'intérêt connexe, le cas échéant. Une fois les frais payés, Transports Canada délivre aux APC un certificat de conformité, qui fait partie intégrante de leur processus de financement.

En ce qui concerne les ports publics qui continuent d'être exploités directement par Transports Canada, le Ministère établit un système national de tarification des ports publics. Les fonds ainsi perçus contribuent à compenser les coûts liés à l'exploitation courante des ports, à leur entretien et à leurs besoins en matière d'immobilisations à long terme.

3. Innovation et compétences

Afin de maintenir son réseau de transports de niveau mondial, et de veiller à ce qu'il soit viable et qu'il

contribue au développement social et économique, le Canada doit élaborer des approches novatrices, mettre en oeuvre des programmes de recherche et de développement, utiliser de nouvelles connaissances et garantir l'existence d'une main-d'œuvre hautement compétente et souple qui appuie le secteur.

En juin 2003, Transports Canada a mis au point une stratégie de l'innovation et des compétences en vue d'orienter et d'éclairer ses initiatives préliminaires visant à accroître la sensibilisation et l'intérêt du public à l'égard des études liées aux transports et à favoriser la recherche et le développement, de même que le renforcement des capacités dans des secteurs de transports représentant un intérêt particulier pour le gouvernement fédéral. Transports Canada met en oeuvre la stratégie de l'innovation et des compétences par l'intermédiaire de diverses activités et initiatives internes et du secteur privé. Les résultats de ces activités seront examinés dans de prochains rapports.

Stratégie d'innovation du Canada

De plus, le Ministère contribue à la Stratégie d'innovation du Canada en appuyant des initiatives de concert avec ses partenaires du secteur privé (industrie, milieux universitaires et provinces) et en assumant un rôle de promoteur plus important au sein du secteur. Par exemple, en décembre 2003, Transports Canada a tenu, de concert avec Développement des ressources humaines Canada, un Symposium sur les compétences de transport qui a réuni environ 190 représentants de l'industrie, de conseils sectoriels, d'associations d'entreprises, de gouvernements et des milieux universitaires. Le Symposium sur les compétences de transport avait pour but de permettre de partager des pratiques optimales et d'accroître la portée des conseils sectoriels. Un recueil de pratiques optimales tirées de la contribution des participants au symposium sera publié sous peu.

Projets de recherche

Transports Canada s'est engagé à comprendre les conséquences de l'innovation dans le secteur des transports et à déterminer l'orientation la plus efficace des initiatives du gouvernement. En 2003-2004, Transports Canada a donc mis en oeuvre 11 projets de recherche liés au rôle de l'innovation et des compétences dans le secteur canadien des transports. On communiquera les résultats des projets aux intervenants externes au cours de la prochaine année, afin de contribuer à l'élaboration d'une connaissance plus vaste des enjeux qui sous-tendent la question des transports.

4.3.2 Établir des normes rigoureuses pour assurer un réseau de transport sécuritaire et sûr

Résultats finals

- Protection de la vie humaine, de la santé et des biens matériels.
- Confiance élevée à l'égard de la sécurité et de la sûreté de notre réseau de transports.

Le Canada jouit déjà de l'un des réseaux les plus sécuritaires et sûrs du monde. Néanmoins, Transports

Canada s'emploie diligemment à améliorer encore davantage le réseau. Un réseau de transport sûr et sans danger facilite les déplacements dans l'ensemble du pays et contribue ainsi au développement social et à la prospérité économique du Canada.

La sécurité et la sûreté du réseau de transport sont des responsabilités partagées. Transports Canada collabore avec d'autres ministères fédéraux dont les programmes et les services sont peut-être touchés par les activités de transport. En décembre 2003, la responsabilité des politiques liées aux embarcations de plaisance, à la protection des eaux navigables, aux systèmes de navigation maritime et à la prévention de la pollution a été transférée du ministère des Pêches et des Océans - Garde côtière canadienne à Transports Canada. Compte tenu du transfert de cette responsabilité, l'ensemble de l'élaboration de politiques en matière de sécurité maritime incombe désormais à Transports Canada, ce qui permet à la Garde côtière canadienne de se concentrer sur les opérations.

Transports Canada travaille également de concert avec les administrations provinciales, territoriales et municipales, particulièrement en ce qui a trait à l'entretien du réseau routier et à l'application de la loi en matière de sécurité routière, de même que sur le plan de l'exécution conjointe du Programme de transport de matières dangereuses. De plus, le Ministère collabore étroitement avec les entreprises, les organismes et les associations du secteur des transports, qui ont un intérêt légitime à l'égard de l'infrastructure de transports, du régime de réglementation, de la sécurité et de la sûreté. En outre, Transports Canada collabore avec ses partenaires internationaux - notamment l'Organisation de l'aviation civile internationale et l'Organisation maritime internationale - afin d'harmoniser les normes de sécurité et de sûreté et de mettre en commun les pratiques optimales liées aux systèmes de sécurité et de sûreté.

1. Sécurité

Statistiques sur la sécurité des transports multimodaux

En tant que statistiques sur les événements, les accidents et les accidents mortels fournissent des indicateurs relatifs aux progrès réalisés vers le résultat stratégique en matière de sécurité et de sûreté de Transports Canada.

Comparativement à 2002, en 2003, le nombre d'accidents a augmenté dans les secteurs du transport aérien (8 %), du transport maritime (12,6 %) et du transport ferroviaire (4,5 %). Cependant, le nombre d'accidents est demeuré inférieur à la moyenne quinquennale, sauf en ce qui concerne le transport maritime. Les plus récentes statistiques disponibles relativement aux collisions faisant des victimes de la route (2002) révèlent une augmentation de 3,4 % comparativement à 2001. Le nombre d'accidents à signaler liés au transport de marchandises dangereuses est passé de 439 en 2002 à 358, en 2003. Cette diminution est largement attribuable aux modifications apportées aux règlements sur la déclaration des accidents.

Bien que le nombre d'accidents ait augmenté pour l'ensemble des modes de transport en 2003 (les données les plus récentes relatives au transport routier datent de 2002), le nombre d'accidents mortels liés au transport maritime et au transport ferroviaire est demeuré inférieur aux chiffres de 2002. De plus,

le nombre d'accidents mortels liés au transport est demeuré inférieur à la moyenne des cinq années précédentes dans les secteurs du transport aérien, du transport ferroviaire, du transport maritime et du transport de marchandises dangereuses, et légèrement inférieur à la moyenne en ce qui a trait au transport routier (données de 2002). Les données touchant la sécurité des divers modes de transport de 2003 n'ont eu aucune incidence sur les tendances à long terme relatives aux accidents signalés au cours des années antérieures.

Pour connaître les statistiques relatives aux incidents, consultez le site suivant:

www.tc.gc.ca/pol/fr/rapport/anre2003/4_f.htm.

Réduction du nombre d'accidents et d'accidents mortels liés au transport aérien

Dans *Vol 2005 - Cadre de sécurité de l'aviation civile pour le Canada*, on visait une réduction de 25 % de la moyenne quinquennale des accidents et des accidents mortels dans l'ensemble des secteurs avant 2005. (Les objectifs varient selon le secteur de transport aérien.)

Transports Canada continue de progresser vers la réduction de 25 % selon les deux indicateurs (accidents et accidents mortels). Au cours de 2002, Transports Canada a atteint l'objectif fixé pour 2005 en ce qui a trait aux deux indicateurs. Toutefois, compte tenu de l'augmentation du nombre d'accidents en 2003, tel que souligné ci-dessus, Transports Canada affiche actuellement un écart de 13 % par rapport à l'objectif fixé en ce qui concerne les accidents et de 7,5 %, en ce qui concerne le nombre d'accidents mortels. Une fluctuation d'une année à l'autre est à prévoir. On utilisera ainsi les moyennes à long terme obtenues au cours de la mise en oeuvre de *Vol 2005* pour évaluer l'efficacité de l'initiative en bout de ligne. Nous ne disposons pas de données préliminaires relatives à l'année 2004 à l'heure actuelle.

Réduction du nombre d'accidents mortels de la route et de blessures graves

L'objectif contenu dans *Vision sécurité routière 2010*, soit une diminution de 30 % du nombre d'usagers de la route tués ou gravement blessés comparativement à la période de référence de 1996 à 2001, est assorti d'un échéancier de neuf ans, c'est-à-dire, de 2002 à 2010. À l'heure actuelle, seules données relatives aux collisions de la route de 2002 sont disponibles. Ces données révèlent que le nombre d'accidents mortels avait diminué de 1,2 % et que le nombre de blessures graves avait diminué de 2,8 % par rapport aux données de référence de la période de 1996-2001.

Réduction du nombre d'intrusions et de collisions aux passages à niveau

Le programme Direction 2006 vise à réduire le nombre total d'intrusions et de collisions survenant aux passages à niveau de 50 % avant 2006. À ce jour, le nombre de collisions aux passages à niveau et le nombre d'incidents liés à des intrusions ont diminué à raison de 70 % et de 98 % par rapport à l'objectif établi pour chacun.

Confiance du public à l'égard du transport aérien

La confiance élevée du public à l'égard du transport aérien constitue également un indicateur des progrès

réalisés vers l'objectif stratégique lié à la sécurité et à la sûreté de Transports Canada.

Au moment de l'achèvement de *Vol 2005*, en 1999, la confiance du public à l'égard du réseau de transport aérien atteignait un niveau optimal de 77 %, selon le rapport d'étude d'opinion publique Starch-Roper de 1998. On a donc fixé, pour 2005, l'objectif d'un taux de confiance du public de 90 %, selon une étude d'opinion publique.

Cependant, après les événements du 11 septembre 2001, les notions de sécurité et de sûreté sont devenues inextricablement interreliées dans l'esprit du public canadien : il n'était désormais plus raisonnable de s'attendre à ce que les participants aux sondages soient en mesure d'évaluer leur confiance à l'égard de la sécurité du transport aérien sans tenir compte des considérations liées à la sûreté.

On a donc intégré pour la première fois le concept de la sécurité en vol aux sondages d'opinion publique. Trois indicateurs ont été ajoutés dans les études ultérieures au 11 septembre touchant la confiance du public à l'égard du transport aérien :

1. Confiance à l'égard de la *sécurité et de la sûreté globales* du transport aérien;
2. Confiance à l'égard de la *sécurité en vol*, définie selon la perception de l'exploitation de l'industrie du transport aérien, du point de vue de la qualité du personnel, de l'entretien des aéronefs, de la fiabilité des systèmes de contrôle aérien et du soutien terrestre;
3. Confiance à l'égard de la *sûreté du transport aérien*, définie selon les procédures mises en place au sein des aéroports et à bord des aéronefs, afin d'empêcher les gens de commettre des actes illicites dans le contexte du transport aérien.

Dans le cadre de l'enquête d'août 2002, 98 % des Canadiens ont exprimé une confiance modérée ou élevée à l'égard de la sécurité en vol au Canada, et 60 % ont déclaré une confiance *élevée*. On a répété la même question en mars 2004, et obtenu un taux global de confiance, c'est-à-dire, 98 %, et un taux de confiance *élevée* de 67 %, ce qui représente une augmentation de 7 % à cet égard.

L'objectif initial de 90 % au titre de la confiance du public, établi avant que l'on n'établisse une distinction entre la sécurité en vol et la sûreté du transport aérien, et lorsque la confiance souhaitée (modérée, élevée ou les deux) n'était pas qualifiée, peut néanmoins demeurer utile à titre d'objectif stratégique. D'une part, l'objectif relatif à la confiance du public avait déjà été dépassé, sur le plan de la sécurité en vol. D'autre part, on s'efforce toujours d'accroître le taux de confiance *élevée* du public à l'égard de la sécurité en vol, qui atteint actuellement 67 %.

Arrivée sûre d'expéditions de marchandises dangereuses

D'ici 2010, l'objectif relatif au transport de marchandises dangereuses consiste à faire en sorte que toutes les expéditions de marchandises dangereuses atteignent leur destination sans incidents, particulièrement des incidents susceptibles d'être causés par les marchandises dangereuses.

On effectue annuellement plus de 3 000 000 d'expéditions comportant des marchandises dangereuses au Canada. En 2003, la totalité des expéditions, sauf 358, sont arrivées à destination sans incident. Seuls deux des 358 incidents ont été causés par les marchandises dangereuses. Le nombre d'accidents mettant en cause le transport de ce type de marchandises est passé de 439 en 2002 à 358, en 2003. Cette diminution est largement attribuable aux modifications apportées aux règlements touchant la déclaration des accidents. En 2003, cinq décès et 39 blessures ont découlé d'accidents impliquant des marchandises dangereuses. La plupart des décès et des blessures sont causés par les accidents ou les collisions, et non pas par le contact avec les marchandises dangereuses. Ces marchandises n'ont causé aucun décès et ont entraîné sept blessures seulement.

2. Sûreté

Au cours de l'année 2003-2004, Transports Canada s'est joint aux divers intervenants du secteur privé, à l'industrie du transport et à d'autres ministères et organismes du gouvernement - dont l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), le ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile, l'Agence des services frontaliers du Canada et le Bureau du Conseil privé - pour mettre en place une approche coordonnée dans la résolution des problèmes de sécurité (tels ceux posés par les cartes du Programme d'expéditions rapides et sécuritaires ou par la Déclaration sur la frontière intelligente).

De même, Transports Canada a collaboré, avec le US Department of Homeland Security, à la mise en place du Groupe de coopération sur la sécurité des transports, dont la mission sera de coordonner l'élaboration de politiques de sécurité pour tous les modes de transport. Les discussions ont porté notamment sur la sécurité du transport multimodal et le dédouanement des marchandises dangereuses qui transitent entre le Canada et les États-Unis. La prochaine réunion semestrielle est prévue en automne 2004.

Sûreté aérienne

D'importants progrès ont été faits pour renforcer la sécurité du système aéronautique national et la confiance des Canadiens dans la sécurité du transport aérien. Ainsi :

- Transports Canada a élaboré, avec l'ACSTA, des outils qui permettent de mesurer et d'évaluer le rendement de dispositifs de détection d'explosifs d'avant-garde.
- Transports Canada a parachevé la mise en place de la première phase du Système informatisé de dactyloscopie de Transports Canada, laquelle permettra d'établir et de créer le réseau. La seconde phase, qui permettra d'améliorer les capacités du système et leur mise en valeur, devrait être achevée en 2006-2007. L'objectif de ce système est d'améliorer la qualité, l'efficacité et l'efficience de la sécurité aéroportuaire en modernisant les méthodes de gestion des contrôles de sécurité. Le système a été conçu pour accélérer les délais de traitement du contrôle de sécurité des titulaires de laissez-passer admis dans les zones réglementées des aéroports canadiens.
- Transports Canada a amélioré le Règlement canadien sur la sûreté aérienne en introduisant de

nouvelles exigences sur le contrôle des non-passagers (employés des lignes aériennes, y compris les équipages, employés des aéroports, aviateurs, traiteurs, etc.) et de leurs effets personnels et véhicules, le cas échéant, à leur entrée dans une zone réglementée d'un aéroport ou, sous certaines conditions, à l'intérieur de ces zones.

- Transports Canada a, dans le cadre du projet d'amélioration de la sûreté de la cabine et dans un effort d'harmonisation internationale, édicté les sections pertinentes du Règlement de l'aviation canadien sur le renforcement des portes du poste de pilotage. L'objectif de ce règlement, comme des nouvelles procédures mises en place par les exploitants aériens, visait la réduction des risques d'intrusion de personnes indésirables dans le poste de pilotage. Grâce aux contributions financières du Programme de contribution à l'amélioration de la sécurité cabine (PCASC), des portes renforcées ont été installées sur tous les aéronefs opérationnels admissibles. Le programme a pris officiellement fin le 31 mars 2004, après avoir servi 28 exploitants et 486 aéronefs admissibles. Pour de plus amples renseignements sur le PCASC, consultez le site : www.tc.gc.ca/aviationcivile/Internationale/pcasc.htm.

Par ailleurs, Transports Canada a mis en place le Groupe consultatif public/privé sur la sûreté aérienne afin de faciliter le dialogue au niveau stratégique entre les responsables de l'aviation au Gouvernement et l'industrie. Le Groupe se réunira annuellement et il sera formé de représentants clés du Gouvernement et de l'industrie.

Transports Canada a poursuivi son financement du Programme universel de vérification de la sûreté (PUVS) de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Ce programme, qui vise à promouvoir la sûreté aérienne dans le monde entier, consiste à évaluer le système de sûreté des 188 états membres et à proposer des solutions aux carences éventuelles. Transports Canada a fourni des inspecteurs au bureau du PUVS pour l'aider dans ses vérifications et assumé la coprésidence du programme.

Sécurité du transport terrestre

Les activités de Transports Canada et son rendement dans le soutien à la sécurité du transport de terrestre se résument ainsi :

- Au début de l'année 2004, Transports Canada a entrepris une étude sur le régime de sécurité du transport ferroviaire au Canada, lequel est régi par un Protocole d'entente entre Transports Canada et l'Association des chemins de fer du Canada. L'urgence de cette étude, qui est toujours en cours, s'est trouvée justifiée par l'attaque terroriste d'un train de banlieue à Madrid le 11 mars 2004. Transports Canada explore également les moyens de contribuer à la sécurité des systèmes de transport en commun urbains, notamment ceux qui sont contigus aux trains de banlieue.
- Transports Canada a également collaboré avec le Bureau du Conseil privé afin d'inclure le Mexique dans la Déclaration sur la frontière intelligente. TC a notamment élaboré des politiques de sécurité frontalière pour les transports routier et ferroviaire qui améliorent la sécurité sans nuire aux échanges commerciaux.

Préparatifs d'urgence

Transports Canada joue, à titre individuel ou collectif, à différents niveaux de gouvernement, un rôle clé dans la protection civile canadienne, au niveau national, régional ou local. Ainsi :

- Transports Canada a fourni surveillance et soutien technique aux représentants locaux à chaque catastrophe ou situation d'urgence (panne d'électricité en Ontario en août 2003, surveillance des ouragans Isabel, Kate et Juan, tempêtes solaires et géomagnétiques, feux de forêts en Colombie-Britannique, etc.). Transports Canada a continué à améliorer ses capacités de réponse aux incidents grâce à l'expérience acquise pendant ces événements.
- Transports Canada a joué un rôle clé dans l'élaboration du cadre du Programme national de fiabilité des infrastructures essentielles, géré par le ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile. L'objectif de ce programme est de protéger le réseau des infrastructures matérielles et informatiques du Canada, lesquelles fournissent les services essentiels dans les domaines de l'énergie, des transports, des communications, de la sécurité, des finances, de la santé et des interventions d'urgence. L'an dernier, Transports Canada a tenu des consultations avec les provinces et les territoires, d'autres ministères fédéraux et d'autres gouvernements, comme celui des États-Unis, pour promouvoir et renforcer les efforts concertés qui visent à harmoniser la fiabilité des infrastructures essentielles du transport.
- En 2003-2004, Transports Canada a poursuivi le développement de l'Initiative d'intervention chimique, biologique, radiologique et nucléaire (CBRN) et concentré ses travaux sur la sécurisation de l'accès à des équipes d'intervention d'urgence industrielles qualifiées en cas d'attentat terroriste sur des marchandises dangereuses. Des cours de formation CBRN spécifiques ont été donnés aux intervenants industriels, en mars 2004, dans les cinq Régions du pays. Les sujets traités portaient sur la reconnaissance du crime et de la scène du crime, sur l'application de la loi pour les enquêteurs et la sensibilisation aux dangers radioactifs, chimiques et biologiques.

Pour de plus amples renseignements sur les préparatifs d'urgence de Transports Canada, consultez le site : www.tc.gc.ca/vigilance/spu/preparatifs_durgence/menu.htm.

Sécurité maritime

Le secteur maritime canadien est un important élément du système national des transports. Il est la passerelle incontournable de nos échanges commerciaux et notre lien avec le monde extérieur. Transports Canada assume l'intégrité et la sécurité de notre réseau de transport maritime national et joue un rôle clé dans l'élaboration et la coordination des politiques et des règlements sur la sécurité maritime du Gouvernement. Transports Canada joue également un rôle dans la supervision, la surveillance et le renforcement des éléments du régime de la sécurité maritime du Canada. En matière de sécurité maritime, les activités et le rendement de Transports Canada au cours de l'année 2003-2004 se résument ainsi :

- Les modifications apportées par l'Organisation maritime internationale (OMI) à la Convention

pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) ont engendré la création du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS). Le code ISPS est un nouveau régime exhaustif de sûreté dont l'objectif est l'établissement d'un régime international de coopération entre les gouvernements, les organismes gouvernementaux, l'industrie du transport maritime et l'industrie portuaire afin de prévenir les incidents de sûreté susceptibles de survenir à bord de navires ou dans des installations portuaires engagés dans le commerce international. À titre de signataire de la Convention SOLAS, le Canada a pour obligation de garantir la mise en oeuvre du Code d'ici le 1er juillet 2004 : seuls les navires qui disposent d'un Certificat de sûreté maritime international, en vertu du Code, seront désormais autorisés à pénétrer les eaux canadiennes.

Au cours de l'année 2003, Transports Canada a tenu plusieurs réunions avec les intervenants du transport maritime sur le Code ISPS, afin d'élaborer de nouveaux règlements. TC a donc effectué de nombreuses consultations avec les représentants des gouvernements, du secteur maritime et des groupes de travail afin d'ébaucher des règlements dans les secteurs clés de l'industrie de la marine couverts par le Code ISPS. Depuis le 1er juillet 2004, le Canada a rempli ses engagements, en se conformant aux exigences du Code ISPS de l'OMI, grâce au régime de régulation en place et à l'application des nouvelles exigences de sûreté maritime. Pour de plus amples renseignements sur le Code ISPS et son application au Canada, consultez le site : www.tc.gc.ca/vigilance/spu/maritime/isps/menu.htm.

- Transports Canada collabore avec les intervenants à l'établissement d'un programme de sécurité appelé le Programme d'autorisation d'accès aux zones réglementées des installations marines (PAAZRIM), lequel comprend une vérification obligatoire des antécédents des dockers travaillant dans des zones réglementées ou occupant un emploi de confiance. L'objectif du PAAZRIM est de garantir la sécurité des personnes dans les ports et de prévenir tout acte illicite qui nuirait au transport maritime. Le programme repose sur l'expérience retirée du Programme d'autorisation d'accès aux zones réglementées des installations d'aéroports qui avait été lancé à la fin des années 1980.

Le PAAZRIM devait à l'origine être mis en place au cours de l'été 2003 et avait été inclus dans l'ébauche du Règlement sur la sécurité du transport maritime (RSTM) préparée en novembre 2003 pour consultation publique. Les intervenants, notamment les représentants des groupes de travail et des autorités portuaires, avaient alors fait part de leurs préoccupations sur le processus de mise en oeuvre du programme, ses coûts connexes et son calendrier de mise en oeuvre. Transports Canada retirait le PAAZRIM du RSTM proposé et publié préalablement dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 3 avril 2004, dans le but d'obtenir un plus large consensus auprès des intervenants sur les questions entourant cette initiative et d'assurer sa faisabilité. De nouvelles consultations avec les intervenants sont prévues en automne 2004 et Transports Canada a l'intention d'édicter le PAAZRIM en vertu du *Règlement sur la sécurité du transport maritime* dès 2005.

- Le Programme de surveillance et d'application de la sûreté maritime de Transports Canada comprend l'élaboration de normes, l'inspection et la conformité, la sensibilisation et le soutien. Le programme joue un rôle essentiel dans la réduction de la vulnérabilité des ports et navires

canadiens à des attaques terroristes lors de voyages internationaux et dans l'amélioration de la sécurité des citoyens canadiens et de la santé de notre commerce et de notre économie. Au cours de l'année 2003-2004, Transports Canada a entrepris l'examen des évaluations et des plans de vulnérabilité pour les navires battant pavillon canadien et les installations portuaires canadiennes. Cet examen a permis de délivrer un certificat de sûreté à 202 navires battant pavillon et 412 installations marines.

- À la suite des discussions entreprises en février 2004 avec la Garde côtière américaine (USCG), le Canada et les États-Unis ont signé un Protocole d'entente qui les engage à collaborer en vue d'améliorer la sécurité maritime.
- Transports Canada a fait d'énormes progrès dans l'amélioration de la coordination et de la collaboration entre les différents ministères et organismes du gouvernement fédéral liés par des programmes de sécurité maritime. Le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime (GTISM), présidé par Transports Canada et composé de 16 ministères fédéraux, a été mis sur pied pour identifier et coordonner les actions du Gouvernement qui soutiennent l'amélioration de la sécurité maritime. Au cours de l'année 2003-2004, le GTISM a continué à identifier les aspects du réseau de transport maritime canadien qui auraient besoin d'être revus, en prêtant une attention particulière à l'évaluation des risques de sécurité et aux mesures d'atténuation des risques dans le système maritime, ainsi qu'au contrôle des exigences de sécurité liées aux protocoles de l'OMI. À titre de président du GTISM, Transports Canada, a continué à administrer et à allouer des fonds dans le cadre du Fonds de coordination de la sûreté maritime, un programme qui avait été établi dans le but d'allouer des fonds aux ministères et organismes du gouvernement fédéral pour des projets de sécurité maritime ponctuels ou d'une durée limitée. Quatre projets de ce type ont été approuvés au cours de l'année 2003-2004, y compris l'étape initiale du projet de Système de gestion des renseignements et d'échange de données maritimes (SGREDM). Sous l'égide du ministère de la Défense nationale, ce projet permettra à tous les ministères confrontés à des questions de sûreté maritime de partager efficacement les informations et de planifier des réponses coordonnées aux éventuelles menaces.

Intégrité du programme

Le Programme de sécurité et de sûreté contribue à la qualité de vie des Canadiens en ce qu'il améliore la protection des personnes et des biens. L'un des éléments essentiels de cette protection est la préservation et la mise en relief de l'intégrité du programme. Cette mise en relief connote une perspective plus globale que le financement du programme et l'affectation de ressources. Elle englobe les priorités du Gouvernement et les objectifs du programme, une approche systémique des stratégies de gestion de la sécurité et des risques, ainsi que les investissements stratégiques nécessaires à la réduction du risque et à l'amélioration de la sécurité et la sûreté. Voici, en partie, comment le Ministère a répondu à cet aspect de la gestion et à la livraison du programme du transport multimodal :

- Le Programme national de transport des marchandises dangereuses est fourni dans tout le Canada en collaboration avec les provinces et territoires, en vertu des conditions établies dans les

protocoles d'entente signés par le ministre fédéral des Transports et les ministres des provinces et territoires. Au cours de l'année 2003-2004, un protocole d'entente a été signé avec le nouveau territoire du Nunavut. Transports Canada a également donné des sessions de formation à travers le pays sur le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses aux inspecteurs fédéraux, provinciaux et territoriaux.

- Transports Canada a continué à faire avancer le programme de réglementation et de sécurité pour les petits navires marchands par le biais du Programme de contrôle et d'inspection des petits bâtiments. Ainsi, au cours de l'année 2003-2004, Transports Canada a mis en oeuvre un système d'enregistrement et de suivi des petits navires marchands et procédé à des inspections. Les informations fournies par ce système permettront d'assigner un niveau de risque à tous les navires.
- Le Ministère continue également de faire avancer le programme de réglementation et de sécurité pour les petits navires de pêche. Au cours de l'année 2003-2004 Transports Canada a poursuivi l'examen de tous les règlements relatifs aux petits navires de pêche dans le cadre du processus d'examen de la réforme réglementaire; TC a collaboré avec le Comité directeur de la sécurité des navires de pêche du Conseil consultatif maritime canadien et avec d'autres intervenants à la résolution des problèmes réglementaires des navires de pêche et aux questions de certification et de formation des exploitants; TC a révisé et distribué le manuel *Petits bateaux de pêche. Manuel de sécurité* à tous les détenteurs d'un permis de navire marchand; TC a distribué à tous les détenteurs d'un permis de navire marchand un livret conjointement préparé par Transports Canada et le ministère des Pêches et des Océans intitulé *Alerte, Détection et Réponse* sur la recherche et le sauvetage en mer.
- Dans le cadre de son programme de contrôle des navires par l'État du port, Transports Canada a inspecté 1 276 bâtiments en 2003, ce qui correspond à environ 30 % des bâtiments faisant escale dans les ports canadiens. Le programme protège la vie de Canadiens, les biens et le milieu marin contre un transport non conforme aux normes en inspectant les bâtiments étrangers pour garantir la conformité aux principales conventions internationales concernant le transport maritime. Un meilleur ciblage et des programmes d'inspection spéciaux pour les vraquiers et les navires-citernes ont contribué à une amélioration de la sécurité des navires étrangers entrant dans les ports canadiens. Le pourcentage des navires ayant des lacunes a diminué, passant de 45 % en 2002 à 38 % en 2003, bien que 11 % de ces bâtiments aient été mis en garde à vue en 2003, comparativement à 9 %, en 2002.

Pour de plus amples renseignements sur le programme de contrôle des navires par l'État du port, consultez le site suivant : www.tc.gc.ca/securitemaritime/TP/TP13595/2002/menu.htm.

- Transports Canada reste engagé dans la mise en oeuvre de systèmes de gestion de la sécurité (SGS) dans tous les modes.

Transport aérien : Les premiers règlements sur le SGS du transport aérien devraient entrer en vigueur en décembre 2004. De même, depuis 2001, Transports Canada a entrepris une importante mission

d'éducation sur les concepts et les principes du SGS du transport aérien. À ce jour, environ 1 651 personnes (951 externes et 682 internes) ont reçu cette formation. Pour de plus amples renseignements sur les SGS transport aérien, consultez le site : www.tc.gc.ca/aviationcivile/SGS/menu.htm.

Transport maritime : Transports Canada joue un rôle majeur dans la promotion et l'amélioration de la culture sécurité au sein du secteur du transport maritime. Le transport maritime a introduit les systèmes de gestion de la sécurité dès 1998. Il avait été mis en place à l'échelle mondiale pour les pétroliers, les vraquiers et les navires à passagers engagés dans le commerce international. À ce jour, vingt-deux compagnies et soixante-deux navires canadiens ont obtenu la certification requise émise par des organismes tiers autorisés (également connus comme « sociétés de classification ») pour le compte de Transports Canada. TC contrôle directement le rendement de ces tierces parties. Le Ministère a effectué 10 visites de contrôle en 2003 et examiné un échantillon de rapports de vérification. Certains points méritaient d'être améliorés et des modifications ont été apportées pour ramener la communication directement au niveau régional. Nous enquêtons actuellement sur les moyens d'essayer davantage la culture sécurité. Pour de plus amples renseignements sur le SGS du transport maritime, consultez le site : www.tc.gc.ca/securitemaritime/DON/Manuel-Qualite/menu.htm.

Transport ferroviaire : Le Système de gestion de la sécurité ferroviaire est un cadre de travail formel qui intègre la sécurité des opérations ferroviaires quotidiennes. Au cours de l'année 2003-2004, le Programme de sécurité ferroviaire a permis l'élaboration du *Manuel des procédures et des politiques du programme de vérification du SGS* et établi un programme continu de sensibilisation et d'éducation pour l'industrie, d'évaluation de la documentation du système de gestion de la sécurité des entreprises (pré-audit), et d'évaluation de la mise en œuvre et de l'efficacité des procédures et des processus documentés (audit). Le programme de conformité au système de gestion de la sécurité ferroviaire évolue en ce qui concerne son intégration aux programmes de conformité des disciplines fonctionnelles, l'équipement, les opérations et l'ingénierie. Pour de plus amples renseignements sur le SGS du transport ferroviaire, consultez le site : www.tc.gc.ca/railway/SMS_Regulations_fre.htm.

- La conservation de l'intégrité du programme dépend grandement de la gestion de l'information et de la capacité technologique. Transports Canada est décidé à améliorer le processus décisionnel et la capacité d'affectation de ressources. TC a pour cela créé un système d'entreposage des données qui fournira un archivage centralisé de toute l'information clé sur la sûreté à partir de différents systèmes clés de données opérationnels. Nos efforts vont dans ce sens : amélioration de la fonctionnalité du système de recherche dans le transport ferroviaire; mainlevée du système d'information sur les occurrences du transport maritime; progrès dans l'élaboration de normes de gestion de l'information et d'un modèle de données commerciales pour l'aviation civile; enfin, poursuite des échanges d'information avec les clients clés, comme l'Association des chemins de fer du Canada et les régies des transports provinciales.

Modernisation et harmonisation des cadres et des instruments de réglementation

Transports Canada reconnaît que la protection de l'intérêt public par une plus grande sûreté et une plus grande sécurité exige la présence d'un système de réglementation solide aux côtés du réseau de

transport. Le mandat du Ministère prévoit une réforme réglementaire, comme la modernisation et l'harmonisation des cadres de réglementation. Les exemples d'efforts déployés en ce sens ne manquent pas. Ainsi :

- Au cours de l'année 2002-2004, Transports Canada a poursuivi ses travaux de la phase I du projet de réforme du Règlement sur la sûreté maritime, lequel exige la refonte de plus de 100 règlements en 30 règlements seulement. Pendant cette première phase, Transports Canada avait préalablement été chargé de la révision et de la consolidation d'environ 50 règlements en 15, les 15 autres relevant de la responsabilité de Pêches et Océans. Mais, avec le transfert des responsabilités ministérielles le 12 décembre 2003, Transports Canada se retrouve avec la responsabilité de réviser tous les règlements retenus pour la phase I. Les travaux de la phase II du projet, qui consisteront en la modernisation des règlements restants actuellement conformes à la nouvelle loi, se feront une fois la phase I achevée.
- Transport Canada a entamé le processus de recherche et de consultations en vue d'amender la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles* et d'améliorer la compétitivité de l'industrie, la sécurité du public et l'efficacité du Gouvernement en 2003-2004. Les travaux se poursuivront en 2004-2005.
- Transports Canada a dirigé l'élaboration de trois règlements techniques globaux lors du Forum mondial sur l'harmonisation des règlements concernant les véhicules organisé par les Nations Unies - ce qu'aucun autre ministère étranger n'a fait - et activement participé à l'élaboration de deux autres règlements. Ces efforts avaient pour objectif de promouvoir, de négocier et d'élaborer des règlements techniques globaux conformes aux besoins du Canada, à l'aube de l'entrée en vigueur de l'Accord global sur les règlements techniques concernant les véhicules automobiles voté aux Nations Unies.
- Les transporteurs routiers opérant au-delà de leur province sont régis par la *Loi de 1987 sur la sécurité des véhicules automobiles*, laquelle autorise les provinces à réglementer les transporteurs routiers hors de leur province au nom du gouvernement fédéral. Grâce aux modifications apportées à la Loi (le projet de loi S-3 a reçu la sanction royale en juin 2001), Transports Canada pourra améliorer l'harmonisation et la compatibilité de la sécurité des transporteurs routiers à travers le Canada en créant un cadre national de réglementation de la sécurité des transporteurs retransché sur l'unanime norme 14 du Code national de sécurité. Selon la Loi, les gouvernements des provinces et des territoires devront appliquer un régime réglementaire de sécurité nationale aux transporteurs routiers fondé sur leur propre champ d'application. La publication préalable des règlements sur les cotes de sécurité dans la Partie I de la *Gazette du Canada* en mai 2003 facilitera la résolution des incompatibilités de départ et préparera le terrain à la proclamation de la Loi.
- Transport Canada a poursuivi l'élaboration des amendements à la *Loi sur l'aéronautique* en vue de répondre, entre autre, aux questions posées par la gestion de la fatigue, l'assurance responsabilité, les systèmes de gestion des compagnies aériennes, l'analyse et l'enregistrement des données sur la sécurité et les nouveaux outils de conformité et d'application tout au long de l'année 2003-2004

dans le but de déposer le projet de loi au cours de 2004-2005.

- Le *Règlement sur les marchandises dangereuses* a été modifié une première fois le 24 juillet 2003 pour y faire reconnaître le concept des biens de consommation dans le cadre du transport domestique par véhicule routier, véhicule ferroviaire ou par bateau effectuant un voyage domestique en vue de faciliter le transport domestique et la circulation de ces biens vers les États-Unis. Le Règlement a été modifié une seconde fois le 17 décembre 2003 tenir compte de l'édition 2003-2004 des *Instructions techniques sur le transport sécuritaire par air des marchandises dangereuses* de l'Organisation de l'aviation civile internationale (Instructions techniques de l'OACI) publiée par l'Organisation de l'aviation civile internationale.
- L'harmonisation des normes de sécurité d'avec les normes nationales et internationales accroît non seulement notre capacité à améliorer notre sûreté et notre, mais répond également aux exigences d'efficience d'une économie globale. Transports Canada participe activement aux travaux du Sous-comité des experts sur le transport des marchandises dangereuses des Nations Unies afin de faire progresser les intérêts et les pratiques des Canadiens, y compris les normes sur les conteneurs de marchandises dangereuses. Le Canada a dirigé les travaux sur les substances infectieuses et continue de militer en faveur des quantités limitées, un sujet intermodal complexe. Les exigences de Transports Canada en matière de substances infectieuses ont été adoptées dans la 13e édition des *Recommandations sur le transport des marchandises dangereuses*, publiée par les Nations Unies, et dans l'édition 2003-2004 des *Instructions techniques sur le transport sécuritaire par air des marchandises dangereuses* de l'Organisation de l'aviation civile internationale (Instructions techniques de l'OACI), publiée par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Ces efforts ont considérablement aidé l'image du Canada sur la scène internationale.
- Le Système général harmonisé (SGH) prône la classification des produits chimiques en fonction de leur dangerosité. Cette information est communiquée par les étiquettes et les fiches signalétiques. Transports Canada milite en faveur du SGH depuis 1998, en plus de participer à l'initiative canadienne visant à mettre en œuvre le SGH au Canada.
- Le Groupe de travail interministériel sur le Règlement sur la sécurité ferroviaire agit comme un forum régulier, à l'occasion duquel les représentants des gouvernements représentés par le Conseil des sous-ministres des Transports peuvent discuter de questions d'intérêt commun qui touchent au Règlement sur la sécurité ferroviaire. L'objectif du Groupe est d'analyser les régimes de règlements sur la sécurité ferroviaire dans tous les champs d'application et d'identifier les meilleures pratiques, les lacunes et les nouvelles opportunités en matière d'harmonisation. Le Groupe a été établi avec cet objectif et il continue de travailler en ces sens. Il agit également comme un forum lors des consultations avec les gouvernements provinciaux et s'assure que leurs préoccupations ne restent pas lettre morte.

3. Consultation et engagement du public et des intervenants

L'un des aspects fondamentaux de la réforme réglementaire est la consultation des personnes et des

organismes directement concernés par les règlements, en plus des gouvernements, des parlementaires, du public en général et des intervenants étrangers. Transports Canada reconnaît l'importance de mécanismes, de modèles et d'initiatives de consultation solides et efficaces qui engagent les différents participants dans des rôles appropriés dans le processus global. Dans ce domaine, Transports Canada a fait des pas de géant. Ainsi :

- Transports Canada a, dans le cadre de *Vision sécurité routière 2010* , le plan national de sécurité routière du Canada, fourni des matériaux (brochures, rapports d'étape, etc.) et fait des présentations à ses partenaires anciens et nouveaux (Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, Association des transports du Canada, Institute of Transportation Engineers, Association canadienne des professionnels de la sécurité routière, Association canadienne des chefs de police, Gendarmerie royale du Canada, Police provinciale de l'Ontario et Santé Canada).
- Transports Canada a entrepris des consultations préliminaires sur la révision de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* vers la fin du mois de mars 2004. La révision devrait mener à des amendements en 2005 et de nouveaux règlements devraient être élaborés d'ici 2010. Pour de plus amples renseignements sur la révision *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, consultez le site : www.tc.gc.ca/tmd/consultation/revisionloi/menu.htm .
- Transports Canada a lancé une nouvelle initiative nationale, *Direction 2006* , avec des partenaires de différents niveaux de gouvernement, les chemins de fer, les syndicats des chemins de fer, la police et autres organismes de sécurité. Cette initiative de sensibilisation et d'éducation vise à réduire le nombre des collisions aux passages à niveau et des cas d'intrusion sur les emprises ferroviaires de 50 % d'ici 2006. Les résultats de TC sont pour l'heure prometteurs. Les collisions aux passages à niveau et les cas d'intrusion sur les emprises ferroviaires ont baissé de 70 et de 98 % respectivement par rapport aux objectifs fixés, malgré une importante augmentation du trafic routier et du développement urbain autour des lignes ferroviaires. Pour de plus amples renseignements, consultez le site : www.tc.gc.ca/railway/Dir2006_f.htm .
- Le Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC) est opérationnel depuis juin 2003. Il offre un mécanisme de recours aux secteurs du rail contre lesquels les inspecteurs de la sécurité ferroviaire du ministère des Transports intentent une action administrative ou coercitive. Sur demande, le TATC offre des droits d'audience en révision et en appel en matière de toute décision administrative. Pour de plus amples renseignements, consultez le site : www.tc.gc.ca/tcss/tatc/menu_f.htm .
- Le 11 décembre 2003, le Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) a célébré son 10e anniversaire. Le CCRAC est considéré comme un modèle de processus de consultation, aux niveaux national et international, et il est l'exemple même d'une collaboration efficace avec l'industrie. Il comprend plus de 700 représentants issus d'organismes de différente importance et ayant tous à cœur la sécurité aérienne. En un an, le CCRAC a examiné plus de 300 amendements, et ses suggestions ont permis de proposer de judicieuses initiatives réglementaires qui devraient contribuer à l'amélioration de la sûreté aérienne. Pour de plus amples

renseignements, consultez le site :

www.tc.gc.ca/aviationcivile/Servreg/Affaires/CCRAC/menu.htm.

- La réforme réglementaire est l'une des initiatives prioritaires de la Sécurité maritime. Au cours de l'année 2002-2004, la Sécurité maritime a poursuivi ses travaux de la phase I du Projet de réforme réglementaire, lequel nécessitait la refonte de plus de 100 règlements existants en 30 seulement. Transport Canada a tenu de nombreuses consultations lors des réunions régionales et nationales du Conseil consultatif maritime canadien de l'automne 2003 et des réunions du printemps 2004. Les consultations vont se poursuivre en 2004-2005. TC a également tenu des sessions d'information spécifiques avec les intervenants tout au long de l'année. Le Ministère a commencé à examiner certaines normes et documents requis par la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et à élaborer des instructions détaillées pour certains règlements. Ces travaux se poursuivront également en 2004-2005, en même temps que l'ébauche des nouveaux règlements proposés.

4. Innovation

Science et technologie / Recherche et développement

Transports Canada entretient le Centre de développement des transports (CDT), le centre d'excellence de la recherche et du développement (R et D) du transport multimodal du gouvernement canadien. Le CDT a pour objectif l'amélioration de l'efficacité, du rendement environnemental, de la sécurité et de la sûreté du réseau de transport canadien. Les résultats des projets de recherche du CDT peuvent être consultés sur Internet, à l'adresse : www.tc.gc.ca/cdt/menu.htm. Le CDT a publié environ 75 rapports techniques en 2003-2004.

Transports Canada présente ci-après quelques projets réalisés dans le cadre du programme R et D du CDT :

- **Technologies innovatrices en sécurité et sûreté** : Transports Canada est un chef de file international dans la recherche sur les opérations hivernales, notamment les questions de sécurité critiques comme le givrage au sol des aéronefs, le givrage en vol, les opérations de voies de roulement, les résidus de précipitation des voies de roulement et le dégivrage. Chaque année, Transports Canada, en collaboration avec U.S. Federal Aviation Administration, teste l'efficacité de nouveaux fluides de dégivrage et d'antigivrage et élabore des lignes directrices à l'intention de l'industrie aéronautique.
- **Rendement humain** : La fatigue joue un grand rôle dans les erreurs opérationnelles. Transports Canada a élaboré un Programme de gestion de la fatigue (PGF) pour former les routiers, les répartiteurs et les mandataires aux moyens d'éviter la fatigue et de se reposer efficacement, à la maison ou sur la route. Le PGF intègre une éducation sur la fatigue et le bien-être, des évaluations (le dépistage de troubles du sommeil, par exemple) et des lignes directrices et des politiques d'établissement de calendrier afin d'aider les conducteurs et les exploitants de parcs à gérer leurs niveaux de fatigue. Le PGF doit subir de nouveaux essais pratiques en vertu du contrat de recherche conjointe signé en 2003 par Transports Canada, les gouvernements provinciaux et le

gouvernement américain.

- **Environnement, énergie et développement durable** : Le Programme des émissions marines examine les moyens de réduire les émissions des moteurs avec une augmentation minimale de la consommation de carburant. Les chercheurs ont élaboré un système d'injection d'eau continu qui permet d'importantes réductions d'émissions d'oxydes d'azote sans augmentation de consommation de carburant. Transports Canada a effectué avec succès des tests à bord du *M.V. Cabot*, propriété de la société Oceanex de Montréal, au cours de l'année 2003-2004. Les résultats serviront de base aux futurs travaux.
- **Gestion de la congestion** : L'introduction de systèmes de transport intelligent (STI) dans les systèmes de gestion de la circulation peut réduire la congestion en apportant une réponse rapide aux problèmes et en dirigeant les conducteurs sur des itinéraires de rechange. En 2003-2004, Transports Canada a achevé un projet qui examinait la faisabilité de l'utilisation de la nouvelle génération de services de données SCP numérique sans fil pour servir de liaison de communication aux systèmes de contrôle régionaux des panneaux de signalisation. Ce projet réduirait considérablement les coûts et les permettrait d'étendre le système des signalisations routières à commande centrale. Les recherches ont montré que les réseaux de données de Service de communication personnelle (SPC) pouvaient servir à cette fin et qu'ils pourraient établir les communications de plusieurs autres sous-systèmes de STI.
- **Technologies de transport multimodal continues** : À la demande de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent et de ses partenaires de l'industrie, Transports Canada a entrepris une étude dont l'objectif est de déterminer le tirant d'eau maximal de la Voie maritime du Saint-Laurent. L'analyse du comportement des navires et l'analyse de l'évaluation des risques des éléments non contrôlables dans la Voie ont permis de produire un modèle mathématique capable de calculer ce tirant d'eau. Au cours de l'année 2003-2004, TC a décidé d'intégrer le modèle de calcul mathématique dans un système de gestion de données et d'information sur le trafic dans les voies maritimes entièrement intégré. On attend de ce système qu'il maximise le rendement des principales voies de transport canadiennes.
- **Accessibilité** : Il est difficile aux passagers à mobilité réduite, notamment ceux qui sont en fauteuil roulant, de monter à bord d'un aéronef, sans compter les inconvénients des transferts. Les petits aéronefs, comme les jets régionaux, posent des problèmes particuliers. Au cours de l'année 2003-2004, Transports Canada a entrepris une étude sur l'équipement et les pratiques d'embarquement utilisées sur les petits aéronefs régionaux dans les aéroports canadiens et effectué des essais sur les types d'aéronefs les plus communs. L'étude a montré que si tous les aéroports testés disposaient de l'équipement nécessaire à l'embarquement des passagers handicapés, près de la moitié d'entre eux ne disposaient d'aucune combinaison de dispositifs d'embarquement sur certains aéronefs.

4.3.3 Protéger l'environnement physique

Résultats ultimes

- Un réseau de transport écologiquement durable pour les Canadiens.
- Réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution causées par le secteur du transport.
- Prévention et atténuation des dommages écologiques causés par les activités de transport.

Protection de l'environnement

Le transport est essentiel à la prospérité économique du Canada et à la qualité de vie des Canadiens. Pour maintenir et améliorer notre compétitivité, nous devons nous assurer que notre réseau de transport est efficace et capable de s'adapter aux défis qui s'érigent devant lui. Pour améliorer notre qualité de vie, nous devons également nous assurer que notre réseau est sécuritaire, sûr et écologique, tout en le rendant plus accessible. Les activités de transport contribuent à des degrés différents à plusieurs problèmes écologiques, dont le changement climatique causé par les émissions de gaz à effet de serre anthropiques, le smog, la réduction de la qualité de l'eau et la mauvaise utilisation des sols.

Pour préserver et renforcer le réseau de transport canadien et améliorer la qualité de vie des Canadiens, la politique sur le transport doit fournir un cadre de travail qui intègre les trois volets du transport durable : les volets social, économique et environnemental. Ce cadre de travail doit également fournir aux transporteurs et aux constructeurs d'infrastructures l'occasion de s'adapter, d'innover, de faire jouer la concurrence et de servir les expéditeurs et les voyageurs, d'une manière qui prenne en compte tous les aspects du transport durable. Le principal défi politique se trouve être le juste équilibre entre les trois volets.

Le transport durable est une responsabilité que se partagent différents organismes du Gouvernement, le public et les secteurs privés. Transports Canada collabore avec plusieurs organismes gouvernementaux, d'autres niveaux de gouvernement, l'industrie et divers intervenants nationaux et étrangers et le public en général dans la mise en œuvre de ses initiatives. Mais il existe plusieurs facteurs sur lesquels Transports Canada n'a pas de prise directe et qui affectent la durabilité du réseau du transport et les niveaux d'émissions des gaz à effet de serre causés par le secteur du transport. Ainsi, le nombre de véhicules de tourisme et de véhicules utilitaires sur les routes qui ne cesse d'augmenter et le transport qui reste la principale source d'émissions de gaz à effet de serre. À défaut d'agir, les niveaux d'émissions de gaz à effet de serre causés par le secteur du transport devraient augmenter de 32 % par rapport à leur niveau de 1990 d'ici 2010, et de 53 % d'ici 2020. Malgré ces revers, le Ministère continue d'avancer vers ses objectifs écologiques à long terme.

Le *Rapport 2003-2004 sur les plans et les priorités* de Transports Canada décrit les domaines prioritaires clés sur lesquels le Ministère doit intensifier ses efforts pour protéger l'environnement physique. La présente section du rapport ministériel présente les principaux progrès réalisés par Transports Canada en matière d'environnement et du développement durable afin : de tenir ses

engagements de la *Stratégie de développement durable (SDD) 2001-2003* ; d'élaborer la nouvelle SDD 2004-2006; de mettre en œuvre les initiatives du changement climatique; et d'effectuer un travail d'analyse pour étayer le transport durable.

Pour de plus amples renseignements sur le transport et l'environnement, voir le chapitre 5 du Rapport annuel, *Le transport au Canada en 2003* ou consultez le site :

www.tc.gc.ca/pol/fr/rapport/anre2003/5_f.htm.

Principaux progrès réalisés dans la protection de l'environnement physique

1. Respecter les engagements de la Stratégie de développement durable 2001-2003

Les stratégies de développement durable (SDD) de Transports Canada guident les initiatives de développement durable du Ministère depuis 1997, date à laquelle fut déposée devant le Parlement la première stratégie. L'exercice 2003-2004 a présenté un défi singulier et excitant, car le Ministère avait mis sa priorité dans le respect des engagements de la *Stratégie de développement durable de 2001-2003*, comme le précise le rapport sur les plans et priorités 2003-2004, et l'élaboration concomitante de la *Stratégie de développement durable de 2004-2006*.

Au cours de l'année 2003-2004, Transports Canada a réalisé d'énormes progrès dans le respect des engagements édictés dans la *Stratégie de développement durable 2001-2003*. Ci-après, des exemples de ces progrès.

- Le Programme de démonstration en transport urbain (PDTU) est une initiative de 40 millions \$ dont l'objectif est de démontrer et d'évaluer les effets des stratégies intégrées visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre causées par le transport urbain. En 2003, le PDTU a retenu huit propositions et annoncé leur mise en œuvre. Au cours de l'année 2003, le Réseau d'information du programme a commandité des sessions d'information et reconnu les réalisations axées sur la qualité de l'air, l'utilisation des sols, la croissance intelligente, le coût de la congestion et le changement climatique. Les données tirées des démonstrations et l'information sur le transport urbain durable ont été divulguées sur Internet, tout comme les études de cas élaborées et les commandites de récompenses visant à encourager la reproduction des stratégies fructueuses. Pour de plus amples renseignements sur les démonstrations et le réseau d'information du PDTU, consultez le site : www.tc.gc.ca/programmes/environnement/pdtu/menu.htm.
- Depuis le 1er février 2004, les municipalités canadiennes reçoivent le remboursement intégral de la taxe sur les produits et les services et la portion fédérale de la taxe de vente harmonisée payée sur les services municipaux et les infrastructures communautaires. Cet abattement supplémentaire fournira aux municipalités des recettes additionnelles d'environ 7 milliards \$ sur les 10 prochaines années. De plus, le gouvernement fédéral octroie une aide directe aux infrastructures de transport municipal par le biais de deux programmes : le Fonds canadien d'infrastructure stratégique (FCIS) pour les projets importants et le Fonds municipal d'infrastructure rurale pour les projets plus petits. Transports Canada appuie l'élaboration d'une politique de levier qui ferait inclure dans la présentation des soumissions des projets de transport urbain une analyse des effets potentiels sur

le changement climatique et des stratégies de gestion de la demande complémentaire en transport urbain. Cette politique servirait de guide dans les évaluations des analyses de rentabilisation présentées par les promoteurs de projets qui souhaiteraient obtenir des financements à même le budget 2003 dans le cadre du FCIS.

- Le programme Sur la route du transport durable est une initiative clé sur laquelle le Ministère a misé pour sensibiliser davantage les Canadiens sur le transport durable. En 2003, Transports Canada a annoncé le financement de 11 projets dans le cadre de la 6e édition du programme. Trente-neuf projets ont été financés lors de la deuxième phase du programme, pour un financement total d'environ 1,2 millions \$. Pour de plus amples renseignements sur ce programme ou pour découvrir les réalisations du programme, consultez le site : www.tc.gc.ca/programmes/environnement/srtd/menu.htm.
- Au cours du dernier exercice, le Centre de développement des transports du Ministère a poursuivi ses travaux de recherche et le développement (R et D) axés sur la promotion d'un réseau de transport durable accessible, rentable et écologique. Les projets R et D du Ministère en matière d'énergie ou d'environnement sont financés par le Programme en recherche et développement énergétiques et du Conseil de gestion de la recherche et du développement de Transports Canada (CGRD). Au cours de l'année 2003-2004, les dépenses CGRD en R et D énergétiques et environnementales étaient de 233 520 dollars, soit 6 % du total des dépenses CGRD. Pour de plus amples renseignements sur les projets et résultats R et D de Transports Canada, consultez le site : www.tc.gc.ca/cdt/menu.htm.
- Transports Canada a publié en 2002 un guide intitulé *Options pour les navetteurs : Guide complet à l'intention des employeurs canadiens*. Ce guide offre aux employeurs canadiens des informations pratiques et exhaustives qui devraient les aider à mieux conseiller leurs employés sur leurs habitudes de transport. Le guide renferme une multitude de moyens qui expliquent comment il serait plus facile, plus sain et meilleur marché de se rendre au travail. Depuis l'exercice 2003-2004, plus de 150 copies de cette trousse d'outils ont été distribuées à tous les niveaux de gouvernement canadiens et étrangers et au secteur privé. De plus, TC a organisé des ateliers sur les options des navetteurs dans toutes les Régions et dans les autres ministères fédéraux. Pour de plus amples renseignements, consultez le site : www.tc.gc.ca/programmes/environnement/navetteur/menu.htm.
- Au cours de l'année 2002-2004, Transports Canada a continué de collaborer avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) sur l'élaboration de nouvelles normes et pratiques opérationnelles sur les émissions atmosphériques des aéronefs et la recherche de solutions aux gaz à effet de serre émis par les aéronefs. En février 2002, le Comité de la protection de l'environnement en aviation a recommandé de nouvelles normes pour les oxydes d'azote qui abaisseraient de 12 % les niveaux actuels. L'OACI devrait accepter la recommandation du Comité lors de son assemblée de l'automne 2004.
- Au cours de l'année 2003-2004, l'équipe de projet du Programme environnemental des ports de

Victoria et d'Esquimalt a contribué aux plans de gestion des tempêtes relatifs au développement d'une zone industrielle de chantier naval et aux mesures correctives dans Rock Bay. Ces deux plans initiaux formeront la base d'initiatives pilotes pour le port. Transports Canada a constitué une liste de principes directeurs qui servira à élaborer des plans de gestion appropriés dans la lutte contre la pollution des eaux portuaires et la protection des conditions environnementales des biens ministériels. Le Ministère exige actuellement des permis pour tous les points de rejet, neufs, modifiés ou réinstallés.

- Depuis 2001, Transports Canada collabore avec les intervenants à l'élaboration d'une ébauche d'un Plan d'aménagement des espaces verts pour assurer la compatibilité du développement potentiel des aéroports et de la protection de l'environnement des 18 600 acres du site fédéral de Pickering Lands. Le plan, qui a été approuvé en novembre 2003, permettra d'atténuer les effets potentiels d'un possible aéroport dans Duffins Creek et Rouge River Watersheds, et de construire une transition entre les droits d'usage urbains adjacents et l'aéroport.
- Transports Canada est déterminé à gérer ses sites contaminés de manière responsable. Le 1er juillet 2003, le Ministère a présenté au Conseil du Trésor un Plan de gestion des sites contaminés étalé sur cinq ans, comme l'exige la nouvelle politique fédérale sur les sites contaminés. Le plan prévoit la création d'un cadre de travail commun quant à la préséance et au choix des sites à décontaminer et à l'identification des exigences de financement pour les mesures correctives et la gestion des risques des sites contaminés. Au cours de l'année 2003-2004, Transports Canada a dépensé 13,1 millions \$ pour les évaluations, les mesures correctives et la gestion des risques des sites contaminés. Pour quatre-vingt-neuf % de ses sites contaminés, Transports Canada a effectué des travaux de restauration ou procédé à une gestion des risques. Ces chiffres montrent la volonté du Ministère de respecter son objectif stratégique de protéger l'environnement physique.

Pour de plus amples renseignements sur le Système de gestion environnementale de Transports Canada consultez le site : www.tc.gc.ca/programmes/environnement/sge/menu.htm.

- En vertu des dispositions environnementales des Accords sur les baux fonciers signés par Transports Canada et les administrations aéroportuaires, le Ministère contrôle sur une base continue 23 des 26 sites du Réseau national des aéroports (RNA). Les trois autres aéroports du RNA appartiennent à des territoires, qui les exploitent, et ne sont pas contrôlés par le gouvernement fédéral. Au cours de l'année 2003, 22 aéroports du RNA ont été évalués en fonction du Protocole sur le comportement dans l'environnement de Transports Canada (2000). Aucune lacune environnementale majeure n'a été identifiée.
- Dans le cadre de sa contribution à la révision de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, prévue pour cinq ans, le Ministère collabore étroitement avec l'Agence canadienne d'évaluation environnementale afin de combler les lacunes de la Loi dans son application aux administrations portuaires canadiennes (APC) et aux administrations aéroportuaires. Les amendements à la Loi entreront en vigueur en octobre 2003 et TC a déjà comblé certaines lacunes du Règlement sur l'évaluation environnementale des APC. Il reste

toutefois de nombreuses autres modifications à effectuer à ce règlement et l'élaboration d'un nouveau règlement sur les administrations aéroportuaires a été retardée. La formation APC sur les amendements proposés a commencé en avril 2003.

- L'évaluation environnementale stratégique (EES) est un processus systématique d'évaluation des incidences environnementales d'une politique, d'un plan, d'un programme ou de toute autre initiative de niveau stratégique. Depuis le 31 mars 2004, le Ministère a organisé sept sessions de formation EES, suivies par 130 agents de politique et de programmes. Cette formation a amélioré la compréhension des exigences EES et la capacité du personnel du Ministère à les conduire. En collaboration avec plusieurs autres ministères fédéraux, Transports Canada a retenu les services du Centre du transport durable afin d'identifier un premier ensemble d'indices qui pourraient servir à mesurer les progrès réalisés dans le transport durable in Canada.
- Au cours de l'exercice 2003-2004, le Ministère a soutenu les efforts de l'Association des transports du Canada dans la création d'une base de données cohérente et fiable sur les indices du transport urbain pour les municipalités canadiennes. Les travaux visent à améliorer notre capacité à mesurer les progrès nationaux dans le transport durable. Transports Canada reconnaît qu'il faudra faire davantage pour ces indices, y compris pour les indices urbains. Le Ministère s'est engagé, dans la *Stratégie de développement durable 2004-2006*, à s'appuyer sur les travaux antérieurs pour faire davantage et mieux.

Pour de plus amples renseignements sur les progrès réalisés par Transports Canada dans le respect de ses engagements en faveur du développement durable, consultez les rapports d'étape SDD sur le site : www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/menu.htm.

Pour de plus amples renseignements sur la SDD 2001-2003 de Transports Canada, consultez le site : www.tc.gc.ca/programmes/environnement/DD/SDD0103.htm.

Pour de plus amples renseignements sur la protection de l'environnement, consultez le site : www.tc.gc.ca/programmes/environnement/protectiondel'environnement/menu.htm.

2. *Élaborer et mettre en oeuvre la Stratégie de développement durable 2004-2006*

En 2003, Transports Canada a élaboré sa troisième *Stratégie de développement durable 2004-2006* (SDD). Cette SDD décrit la vision que le Ministère a du développement durable et son plan d'action pour promouvoir un réseau de transport durable au Canada. Présentée au Parlement en février 2004, la Stratégie 2004-2006 s'appuie sur les réalisations - et les leçons apprises - des deux premières stratégies et précise davantage le concept de durabilité. La Stratégie identifie sept défis à relever et 32 engagements spécifiques à respecter au cours des trois prochaines années, afin d'intégrer le développement durable dans les activités de Transports Canada et de soutenir l'objectif stratégique du Ministère de protéger l'environnement physique.

Un examen indépendant interne de la gestion de la *Stratégie de développement durable 2001-2003* de Transports Canada recommandait que le Ministère élabore des engagements clairs et réalisables, des

liens plus clairs entre les engagements, de meilleures cibles et de meilleures mesures et les mesures proposées soient plus axées sur les résultats et plus explicites. Cette troisième stratégie tient compte et des conclusions de l'étude et des attentes du Commissaire à l'environnement et au développement durable. La nouvelle stratégie cherchera à renforcer la précédente et à la compléter par des mesures environnementales et de nouvelles initiatives sociales et économiques.

Pour élaborer la nouvelle SDD, Transports Canada s'est appuyé sur l'expertise d'un groupe consultatif national et d'autres ministères fédéraux, après avoir consulté les provinces, les territoires, les municipalités et les Canadiens. Au total, quelque 200 intervenants ont participé au texte définitif. Cette SDD reflète le désir de Transports Canada d'effectuer les meilleurs choix en collaboration avec les intervenants du secteur du transport et donne l'occasion au Ministère de démontrer son constant leadership dans la promotion du transport durable. Elle s'attaque aux priorités clés du gouvernement fédéral, comme le changement climatique, la pureté de l'air, la propreté de l'eau, les sites contaminés et la recherche et le développement. Plusieurs des engagements de la SDD concernent d'ailleurs la recherche de solutions à ces priorités en milieu urbain.

Les sept défis stratégiques de la SDD 2004-2006 sont :

1. Encourager les Canadiens à choisir davantage en faveur du transport
2. Améliorer l'innovation et le développement d'habiletés
3. Améliorer le rendement du réseau et optimiser les choix modaux
4. Améliorer l'efficacité des véhicules, du carburant et les infrastructures de ravitaillement
5. Améliorer les transporteurs et les exploitants
6. Améliorer le processus décisionnel des gouvernements et du secteur des transports
7. Améliorer la gestion des opérations et des sols de Transports Canada

L'étude sur la gestion de la *Stratégie de développement durable 2001-2003* de Transports Canada est disponible sur le site : www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/sommaire03/menu.htm .

Les attentes du Commissaire à l'environnement et au développement durable dans cette troisième Stratégie de développement durable sont décrites dans le document *Les stratégies de développement durable. Des résultats positifs à obtenir* , que l'on pourra consulter sur le site : www.oag-bvg.gc.ca/domino/cesd_cedd.nsf/html/03sdd.html .

Pour la liste complète des engagements de Transports Canada par rapport à la Stratégie de développement durable 2004-2006 et les indices de mesure du progrès, voir la Partie 5 de la Stratégie, sur le site : www.tc.gc.ca/programmes/Environnement/DD/sdd0406/defis.htm .

3. Mettre en oeuvre les initiatives sur le changement climatique

Le gouvernement canadien respectera ses engagements sur le Protocole de Kyoto sur le changement climatique d'une manière qui produira des résultats durables et tout en maintenant une économie solide et prospère. Il y parviendra en élaborant un plan national équitable, en collaboration avec les gouvernements provinciaux et territoriaux et les autres intervenants.

Transports Canada continue de collaborer étroitement avec ses partenaires pour inclure l'élément transport dans *Changement climatique - Plan pour le Canada*. Ce plan décrit les actions déjà entreprises dans le cadre du *Plan d'action 2002 sur le changement climatique*, ainsi que les nouvelles actions, lesquelles concernent l'efficacité du carburant des véhicules, les biocarburants - tels l'alcool éthylique et le biodiesel - les véhicules à pile combustible, le transport urbain et le transport efficace des biens. Transports Canada a déjà mis en place des mesures sur le transport urbain et le transport de marchandises et collabore avec Ressources naturelles Canada (NRCan) et d'autres ministères pour améliorer les économies de carburant sur les véhicules automobiles.

Le Ministère a mis en œuvre les initiatives sur le changement climatique suivantes dans le secteur des transports :

i) Efficacité du carburant

Le *Plan sur le changement climatique* a établi à 25 % l'amélioration de l'efficacité du carburant souhaitée sur les véhicules neufs d'ici 2010. NRCan dirige cette initiative, soutenue par Transports Canada, qui lui fournit les informations techniques et participe aux négociations avec l'industrie automobile.

Par ailleurs, Transports Canada teste, démontre et évalue dans son Programme de véhicules à technologie de pointe (PVTP) la technologie existante des véhicules économes. Le parc 2003-2004 du Ministère comprend actuellement plus de 90 véhicules à technologie de pointe (trains à moteurs hybrides, batteries, carburants à basse teneur en carbone, essence et moteurs diesel de pointe). À ce jour, plus de 6 millions de Canadiens ont été sensibilisés au PVTP, d'où une sensibilisation accrue du public face aux VTP et au rôle de ces véhicules dans le transport durable de demain.

Le Ministère dirige également un groupe de travail interministériel chargé d'évaluer plusieurs mesures jugées incitatives ou dissuasives par les producteurs et les consommateurs de véhicules plus écologiques.

ii) Éducation et sensibilisation : un défi d'une tonne

Transports Canada a signé un Protocole d'entente avec Environnement Canada (EC) et NRCan portant le soutien à la campagne nationale sur le changement climatique intitulé « Un défi d'une tonne ».

L'initiative, qui a été lancée le 26 mars 2004, appelle les Canadiens à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre personnelles d'une tonne, soit de 20 %.

iii) Impacts et adaptation

Transports Canada a contribué à la préparation du chapitre sur le transport de la série de documents intitulée *Impacts et adaptation liés au c hangement climatique : perspectives canadiennes* . Ce chapitre a été publié en août 2003 et peut être consulté sur le site : adaptation.nrcan.gc.ca/home_f.asp .

En avril 2003, Transports Canada a publié un rapport d'atelier intitulé *Répercussions du changement climatique sur les transports au Canada* . L'atelier était le premier en son genre au Canada à rassembler les intervenants du transport et des experts du changement climatique pour discuter de ses impacts et de l'adaptation au changement climatique. Pour de plus amples renseignements, consultez le site : www.tc.gc.ca/programmes/environnement/anrcct/menu.htm .

Le Rapport 2003-2004 sur les plans et les priorités de Transports Canada a identifié un ensemble d'indices de mesure des progrès réalisés grâce au Plan sur le changement climatique du Ministère. Le tableau ci-dessous résume les progrès réalisés par rapport aux résultats escomptés.

Contribution de Transport Canada au Plan sur le changement climatique	
Résultats escomptés	Indices de progrès
<i>Sensibiliser davantage les intervenants du secteur du transport sur les possibilités de réduire les émissions de gaz à effet de serre</i>	<i>Nombre d'ateliers ou de séances d'informations tenus</i>
<p>Progrès :</p> <p>Au cours de l'année 2003-2004, le Programme de démonstration en transport urbain (PDTU) a commandité plus de 15 ateliers ou de sessions d'information. Ces ateliers et sessions d'information ciblaient les décideurs provinciaux, régionaux et municipaux engagés dans les domaines du transport et de la planification de l'utilisation des sols, des universitaires et autres experts du transport ainsi que des prestataires de services de transport urbain (transport en commun).</p> <p>Depuis le 31 mars 2004, Transports Canada a organisé 112 sessions de sensibilisation du public sur le Programme de véhicules à technologie de pointe (PVTP) et touché près de 6 millions de Canadiens.</p> <p>L'initiative <i>Pour un transport de marchandises efficace et technologique</i> a également aidé à financer et à organiser la Conférence sur l'environnement et le transport ferroviaire qui s'est tenue en octobre 2003 à Winnipeg afin de sensibiliser davantage le public au programme et de promouvoir de meilleures pratiques pour réduire les émissions de gaz à effet de serre causées par le secteur du transport des marchandises.</p>	
Résultats escomptés	Indices de progrès
<i>Améliorer la capacité de réduire Les émissions de gaz à effet de serre</i>	<i>Nombre d'accords signés</i>
<p>Progrès :</p> <p>Comme préambule à la signature d'un accord sur le rendement, Transports Canada a décidé de collaborer avec l'Association du transport aérien du Canada et de l'aider à construire sa capacité d'enregistrement des gaz à effet de serre.</p>	

Transports Canada collabore également avec Environnement Canada (EC) en vue de négocier un accord avec l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC). Cet accord remplacera le Protocole d'entente existant entre ACFC et EC et couvrira les principaux contaminants atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre.

Résultats escomptés	Indices de progrès
<i>Adoption de pratiques innovantes pour réduire les émissions de gaz à effet de serre par nos partenaires et les intervenants</i>	<i>a) Nombre de projets financés b) Nombre de participants aux activités du réseau d'information du PDTU</i>
<p>Progrès :</p> <p>Le PDTU a annoncé le financement de huit projets de démonstration de transport urbain. Ces huit démonstrations s'ajoutent à plus de 35 autres initiatives de transport urbain durable.</p> <p>En 2003, le Programme de démonstration de transport durable des marchandises a alloué environ 1,89 million \$ à 14 projets, ce qui porte le nombre total de projets à 20, pour un financement total de 2,4 millions \$ depuis la création du Programme.</p> <p>Dans le cadre du programme Sur la route du transport durable, deux projets ont été réalisés en 2003 et tous deux ont permis des réductions d'émissions de gaz à effet de serre. Le programme <i>Sheltair Group's CitiesPLUS</i> est un exercice de planification sur cent ans qui, une fois mis en œuvre dans le Grand Vancouver, réduira les émissions de gaz à effet de serre de 6 % par rapport aux niveaux de 1990 d'ici 2040 (soit une réduction d'une tonne environ d'émissions de gaz à effet de serre par personne). Le programme <i>Pollution Probe's S-M-A-R-T Movement</i> est une initiative de gestion de la demande du transport qui a permis de réduire les émissions de gaz à effet de serre de deux grandes entreprises de 350 000 Kg. La participation des autres entreprises n'a pas duré suffisamment longtemps pour produire des résultats quantifiables.</p> <p>Plus de 700 personnes ont assisté aux journées d'apprentissage commanditées ou organisées par le PDTU.</p>	

Résultats escomptés	Indices de progrès
<i>Réduction des émissions de gaz à effet de serre grâce à la participation à un programme</i>	<i>Réduction mesurable d'émissions de gaz à effet de serre pour les projets financés</i>
<p>Progrès :</p> <p>Vu le nombre limité des démonstrations et des rapports, l'information sur les réductions réelles d'émissions de gaz à effet de serre causées par les projets financés par le Programme de démonstration du transport durable des marchandises est fragmentée. Malgré cela, deux projets présentent des résultats prometteurs. Le premier projet consistait en 5 essais de fonctionnement d'une locomotive munie d'un produit de modification de la friction sur la surface des rails, avec pour résultat une économie de carburant de 2,99 %. Le promoteur a également calculé qu'il était possible, d'après les profils moyens des voies ferrées canadiennes, de faire une économie de carburant de 2,1 à 3 %. Le second projet consistait à tester une technologie de protection des locomotives lors des temps d'attente. Les résultats préliminaires du promoteur montrent une économie de carburant moyenne par heure de fonctionnement de 12,13 litres et qu'il a fallu 321 litres pour faire fonctionner la technologie. Par</p>	

conséquent, l'économie de carburant résultant spécifiquement des activités du projet est de 3 893 litres de diesel, soit une réduction de 10 513 Kg d'émissions de gaz à effet de serre.

Il est trop tôt pour établir un rapport sur les réductions mesurables d'émissions de gaz à effet de serre pour les projets financés.

Le Rapport 2003-2004 sur les plans et les priorités de Transports Canada a identifié un ensemble d'indices de mesure des progrès réalisés grâce au Plan sur le changement climatique du Ministère. Le tableau ci-dessous résume les progrès réalisés par rapport aux résultats escomptés.

Contribution de Transport Canada au Plan sur le changement climatique	
Résultats escomptés	Indices de progrès
<i>Sensibiliser davantage les intervenants du secteur du transport sur les possibilités de réduire les émissions de gaz à effet de serre</i>	<i>Nombre d'ateliers ou de séances d'informations tenus</i>
<p>Progrès :</p> <p>Au cours de l'année 2003-2004, le Programme de démonstration en transport urbain (PDTU) a commandité plus de 15 ateliers ou de sessions d'information. Ces ateliers et sessions d'information ciblaient les décideurs provinciaux, régionaux et municipaux engagés dans les domaines du transport et de la planification de l'utilisation des sols, des universitaires et autres experts du transport ainsi que des prestataires de services de transport urbain (transport en commun).</p> <p>Depuis le 31 mars 2004, Transports Canada a organisé 112 sessions de sensibilisation du public sur le Programme de véhicules à technologie de pointe (PVTP) et touché près de 6 millions de Canadiens.</p> <p>L'initiative <i>Pour un transport de marchandises efficace et technologique</i> a également aidé à financer et à organiser la Conférence sur l'environnement et le transport ferroviaire qui s'est tenue en octobre 2003 à Winnipeg afin de sensibiliser davantage le public au programme et de promouvoir de meilleures pratiques pour réduire les émissions de gaz à effet de serre causées par le secteur du transport des marchandises.</p>	
Résultats escomptés	Indices de progrès
<i>Améliorer la capacité de réduire Les émissions de gaz à effet de serre</i>	<i>Nombre d'accords signés</i>
<p>Progrès :</p> <p>Comme préambule à la signature d'un accord sur le rendement, Transports Canada a décidé de collaborer avec l'Association du transport aérien du Canada et de l'aider à construire sa capacité d'enregistrement des gaz à effet de serre.</p> <p>Transports Canada collabore également avec Environnement Canada (EC) en vue de négocier un accord avec l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC). Cet accord remplacera le Protocole d'entente existant entre ACFC et EC et couvrira les principaux contaminants atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre.</p>	

Résultats escomptés	Indices de progrès
----------------------------	---------------------------

<i>Adoption de pratiques innovantes pour réduire les émissions de gaz à effet de serre par nos partenaires et les intervenants</i>	<i>a) Nombre de projets financés b) Nombre de participants aux activités du réseau d'information du PDTU</i>
<p>Progrès :</p> <p>Le PDTU a annoncé le financement de huit projets de démonstration de transport urbain. Ces huit démonstrations s'ajoutent à plus de 35 autres initiatives de transport urbain durable.</p> <p>En 2003, le Programme de démonstration de transport durable des marchandises a alloué environ 1,89 million \$ à 14 projets, ce qui porte le nombre total de projets à 20, pour un financement total de 2,4 millions \$ depuis la création du Programme.</p> <p>Dans le cadre du programme Sur la route du transport durable, deux projets ont été réalisés en 2003 et tous deux ont permis des réductions d'émissions de gaz à effet de serre. Le programme Sheltair Group's CitiesPLUS est un exercice de planification sur cent ans qui, une fois mis en œuvre dans le Grand Vancouver, réduira les émissions de gaz à effet de serre de 6 % par rapport aux niveaux de 1990 d'ici 2040 (soit une réduction d'une tonne environ d'émissions de gaz à effet de serre par personne). Le programme Pollution Probe's S-M-A-R-T Movement est une initiative de gestion de la demande du transport qui a permis de réduire les émissions de gaz à effet de serre de deux grandes entreprises de 350 000 Kg. La participation des autres entreprises n'a pas duré suffisamment longtemps pour produire des résultats quantifiables.</p> <p>Plus de 700 personnes ont assisté aux journées d'apprentissage commanditées ou organisées par le PDTU.</p>	

Résultats escomptés	Indices de progrès
<i>Réduction des émissions de gaz à effet de serre grâce à la participation à un programme</i>	<i>Réduction mesurable d'émissions de gaz à effet de serre pour les projets financés</i>
<p>Progrès : Vu le nombre limité des démonstrations et des rapports, l'information sur les réductions réelles d'émissions de gaz à effet de serre causées par les projets financés par le Programme de démonstration du transport durable des marchandises est fragmentée. Malgré cela, deux projets présentent des résultats prometteurs. Le premier projet consistait en 5 essais de fonctionnement d'une locomotive munie d'un produit de modification de la friction sur la surface des rails, avec pour résultat une économie de carburant de 2,99 %. Le promoteur a également calculé qu'il était possible, d'après les profils moyens des voies ferrées canadiennes, de faire une économie de carburant de 2,1 à 3 %. Le second projet consistait à tester une technologie de protection des locomotives lors des temps d'attente. Les résultats préliminaires du promoteur montrent une économie de carburant moyenne par heure de fonctionnement de 12,13 litres et qu'il a fallu 321 litres pour faire fonctionner la technologie. Par conséquent, l'économie de carburant résultant spécifiquement des activités du projet est de 3 893 litres de diesel, soit une réduction de 10 513 Kg d'émissions de gaz à effet de serre. Il est trop tôt pour établir un rapport sur les réductions mesurables d'émissions de gaz à effet de serre pour les projets financés.</p>	

4. Analyse en faveur du transport durable

Transports Canada continue d'élaborer des mesures de transport en vertu du Plan sur le changement climatique, en ce qui concerne notamment le transport en commun, l'efficacité du carburant et des

technologies de pointe et l'amélioration de la circulation des biens.

Au cours de l'année 2003-2004, plusieurs initiatives ont été entreprises pour aider le Ministère à recueillir les données nécessaires et à combler les besoins analytiques identifiés pendant les travaux de la Table des transports sur le changement climatique et à contribuer à une vision nationale sur les solutions aux effets du transport sur le changement climatique. Certaines de ces initiatives concernent plus spécifiquement l'amélioration de la capacité de modélisation de Transports Canada, tandis que d'autres touchent aux lacunes sur les données des effets du transport sur le changement climatique.

Statistique Canada effectue actuellement, pour le compte de Transports Canada, une Enquête sur les véhicules au Canada (EVC) qui permettra de recueillir des estimations sur les véhicules et leur kilométrage et sur les distances parcourues par les conducteurs. Transports Canada, NRCan et Statistique Canada ont exploré les moyens d'améliorer l'EVC pour dégager la consommation de carburant pour chaque véhicule enquêté. Après un essai pilote réussi en 2003, il a été possible d'ajouter la donnée carburant à l'EVC en janvier 2004, grâce au financement de NRCan. Cela permettra de relier directement la consommation de carburant aux données sur le kilométrage et donc aux caractéristiques d'utilisation des véhicules.

En septembre 2003, Transports Canada a entrepris, pour le compte du Comité directeur de la Stratégie pour les données sur le transport et le changement climatique, une étude dont le but était d'identifier toutes les questions liées au développement d'un système national d'immatriculation des véhicules et de recueillir des informations sur l'utilisation des véhicules automobiles.

Au cours de l'année 2003-2004, Transports Canada a achevé une analyse approfondie des coûts et des avantages économiques de la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les secteurs des transports de passagers et de marchandises. Les recherches ont fourni au Ministère un cadre de travail capable d'évaluer les coûts et les avantages des meilleures mesures identifiées dans la Table des transports pour ces secteurs.

En 2003, Transports Canada a commencé une analyse approfondie de définitions cohérentes et de mesures systématiques de la congestion de la circulation routière. Cette étude a pour objectif d'élaborer un cadre de travail analytique qui permettra d'évaluer le coût de la congestion pour neuf zones urbaines du pays. Les recherches fourniront de nouvelles et importantes connaissances qui bénéficieront à tous les niveaux de gouvernement et à toutes les municipalités participantes.

En 2003-2004, Transports Canada a entrepris une étude qui devrait améliorer ses connaissances sur les effets potentiels du transport urbain sur l'atténuation du changement climatique. Cette étude se concentre notamment sur les émissions de gaz à effet de serre et analysera les investissements d'infrastructure dans le transport urbain et les stratégies de la demande proposés dans dix zones urbaines au Canada.

Vous trouverez les informations du gouvernement du Canada sur les initiatives du changement climatique sur le site : www.climatechange.gc.ca/francais/default.asp.

Pour de plus amples renseignements sur le *Plan d'action 2000 sur le changement climatique* du

Gouvernement, consultez le site : www.climatechange.gc.ca/francais/newsroom/2000/ap2000.asp.

Pour de plus amples renseignements sur la participation de Transports Canada au Plan d'action 2000, consultez le site : www.tc.gc.ca/programmes/environnement/engagements/plandaction2000.htm.

4.4 Programme de gestion de Transports Canada

4.4.1 Introduction

Transports Canada s'est engagé à appliquer les principes de la gestion moderne et vise l'excellence en matière de gestion. Transports Canada reconnaît que l'atteinte de ce but sera un processus graduel. Le programme de gestion du Ministère met l'accent sur les initiatives qui amélioreront la capacité de gestion. Le programme requiert une vision de la gestion publique moderne, une évaluation franche des écarts entre cette vision et la réalité, un plan pratique en vue du changement et des effectifs motivés à mettre le tout en oeuvre. Transports Canada continue à faire des progrès dans ce domaine et travaille à faire le lien avec le programme de gestion plus large de l'administration fédérale décrit dans *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes*.

À la suite de l'introduction du Cadre de responsabilisation de gestion par le Conseil du Trésor à la fin de 2003, lequel cadre traduit la vision d'une gestion moderne de la fonction publique présentée dans *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes* en un ensemble d'attentes en matière de gestion, Transports Canada a immédiatement pris des mesures pour réorienter et élargir sa stratégie d'amélioration de la gestion de façon à en faire un programme intégré. Le but est de fournir aux gestionnaires du Ministère les outils et la culture propice qui sont nécessaires à une gestion efficace d'une fonction publique de plus en plus complexe, pour remplir les engagements et mettre en oeuvre les initiatives annoncés dans *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes*.

On trouvera plus d'information sur le Cadre de responsabilisation de gestion du Conseil du Trésor à l'adresse www.tbs-sct.gc.ca/maf-crg/index_f.asp.

Pour des renseignements sur *Des résultats pour les Canadiens et Canadiennes*, se rendre à l'adresse www.tbs-sct.gc.ca/res_can/rc_1_f.asp.

Le défi du programme de gestion est de construire et de maintenir la capacité du Ministère à réaliser ses objectifs et à répondre aux besoins et aux priorités du Parlement, du public, des organismes centraux et des employés dans une économie de plus en plus axée sur le savoir et la mondialisation. Il est également devenu de plus en plus important pour le Ministère de pouvoir répondre efficacement à toute urgence ou situation urgente susceptibles de se présenter. Pour relever ce défi, Transports Canada devra changer la façon dont les ressources humaines, les fonds, l'information et la technologie sont gérés, afin de refléter les valeurs et les pratiques du milieu du travail moderne.

Les résultats présentés dans le présent rapport portent sur les priorités définies dans le Rapport sur les

plans et les priorités de 2003-2004, mais sont influencés par l'introduction du Cadre de responsabilisation de gestion et l'accent actuellement mis par le gouvernement du Canada sur des questions comme le renforcement de la responsabilisation et la modernisation des ressources humaines :

- gestion moderne et communication des résultats;
- édification d'une capacité pour l'avenir;
- accessibilité et connectivité.

Au cours des prochaines années, tout en continuant les progrès sur l'ensemble des dix éléments du Cadre de responsabilisation de gestion, le Ministère mettra spécifiquement l'accent sur le renforcement de sa capacité dans les domaines suivants.

- *Responsabilisation* - démontrer que la responsabilité des résultats est clairement assignée et mesurée à la grandeur de Transports Canada.
- *Ressources humaines* - renouveler et soutenir une fonction publique à l'image du Canada, où les employés sont appréciés, et où les capacités humaines et intellectuelles sont développées.
- *Gérance* - renforcer le régime de contrôle par une intégration et une efficacité améliorées, et bonifier de ce fait la capacité de dépenser de façon responsable.
- *Valeurs et éthique* - assurer que les pratiques de gestion sont fondées sur les valeurs de l'administration et sont adaptées aux réalités.

4.4.2 Gestion moderne et communication des résultats

Comme il a été mentionné précédemment, Transports Canada s'est engagé à poursuivre l'amélioration de ses pratiques de gestion, en privilégiant la promotion de l'approche de gestion axée sur les résultats et la communication des résultats. Les résultats visés par le Ministère, en matière de politiques, ont fait l'objet d'une bonne planification et sont expliqués dans de multiples documents stratégiques. Des analyses des résultats atteints sont produites régulièrement dans le cadre des rapports annuels (pour plus d'information, se rendre à l'adresse www.tc.gc.ca/pol/fr/anre/rapport_annuel_sur_les_transports.htm). Également, les décisions liées à l'établissement des lignes de conduite sont continuellement rajustées en fonction des progrès dans l'atteinte des buts du Ministère.

Progrès dans l'élaboration de cadres de travail fondés sur les résultats

Transports Canada a travaillé à relier et à aligner les processus de mesure du rendement aux niveaux stratégique, opérationnel et individuel, ainsi qu'à élaborer une approche cohérente concertée pour la mise en oeuvre de ces processus à la grandeur du Ministère. L'objectif poursuivi était l'élaboration d'un cadre

de gestion stratégique de haut niveau qui fournirait une logique générale en vue de l'élaboration d'une approche cohérente de mesure et de gestion du rendement.

Les cadres de mesure du rendement dans les différents secteurs de service en sont à différents stades de mise en oeuvre allant des premières étapes de conception dans certains secteurs à un degré élevé d'utilisation dans d'autres. Transports Canada a également fait des progrès en matière de communication des résultats pour les initiatives horizontales, comme le montre l'information contenue dans les modèles de rapport pour l'initiative Vision Sécurité routière 2010 présentés dans le [tableau 5.12](#) du présent rapport.

Le défi du Ministère sera de terminer l'élaboration de cadres de travail fondés sur les résultats et de mettre en oeuvre ces cadres en mesurant le rendement au moyen d'indicateurs de rendement, de façon à passer de mesures basées sur les activités/extrants à des mesures basées sur les résultats. Cette initiative est un complément aux efforts en cours en 2004-2005 en vue de la mise en oeuvre de la nouvelle architecture des activités des programmes introduite par le Conseil du Trésor vers la fin de 2003-2004, et sur laquelle la communication des résultats sera fondée à l'avenir.

La capacité du Ministère à faire le lien entre l'information financière et l'information non financière progresse également en raison des investissements continus dans les systèmes de gestion financière et matérielle du Ministère, qui ont mené par exemple à la création d'un dépôt de données permettant l'extraction, la transformation et le chargement de l'information financière et non financière à des fins de production de rapport et d'analyse. À ce jour, les investissements ont contribué à améliorer l'efficacité administrative, au sein du Ministère, à fournir des renseignements de gestion plus accessibles et complets, et à procurer un accès accru aux clients internes et externes grâce à des méthodes de type Web, pour la prestation des services. Par exemple, le module compte clients de type Web accessible à l'adresse www.tc.gc.ca/transact procure aux clients internes et externes un accès en ligne à l'information sur leurs comptes, et permet aux gestionnaires de programme de payer les factures en ligne. Un magasin en ligne, également accessible à l'adresse www.tc.gc.ca/transact, permet aux clients de consulter, télécharger et commander des publications (et de payer pour les publications commandées, s'il y a lieu). Dans le futur, on prévoit étendre ce service à l'immatriculation des navires et aux permis. Enfin, un portail interne est en cours de création pour procurer aux gestionnaires un accès aux rapports financiers et aux outils de gestion budgétaire. Pour améliorer davantage la gérance au sein du Ministère, des mesures ont été prises pour accroître la sensibilisation aux politiques de gestion financière et aux pratiques de gestion fondées sur les résultats, ainsi que l'adoption de ces politiques et pratiques, au moyen d'un processus qui assure que tous les gestionnaires détenant un pouvoir de signature ont suivi les cours appropriés sur la délégation des pouvoirs financiers.

Au cours de l'exercice 2003-2004, le Ministère a continué une série d'examens des ressources des secteurs de service, lesquels examens en sont à divers stades d'avancement. Ces examens évaluent la pertinence et l'efficacité des programmes, de même que les besoins en ressources à l'appui de la prestation des programmes. Les examens qui sont terminés ont mené à des recommandations sur l'amélioration de la qualité des données et l'intégration des systèmes. La mise en oeuvre de ces recommandations fera progresser la gestion fondée sur les résultats grâce à une justification des besoins

en ressources, une analyse des données et une fonction de production de rapports améliorées.

Services d'assurance de la qualité à l'intention de la haute direction

Conformément aux exigences de la politique de vérification interne du Secrétariat du Conseil du Trésor et du nouveau Cadre de responsabilisation de gestion, les services de vérification interne et d'évaluation de Transports Canada fournissent à la haute direction des services efficaces d'assurance de la qualité qui visent à veiller à ce que les activités ministérielles puissent soutenir un examen public approfondi, à vérifier que les programmes et politiques ministériels produisent les résultats visés, et à soutenir l'amélioration continue des pratiques de gestion à Transports Canada.

Au cours du récent exercice, l'accent a été mis, en vertu d'un plan de vérification en fonction des risques, sur des vérifications d'assurance de la qualité touchant les aspects clés de l'univers de vérification du Ministère qui sont liés aux facilitateurs ministériels (p. ex., les services financiers, la GI/TI, etc.), aux paiements de transfert, aux ports, aux voies maritimes et aux entités cédées. Des rapports de vérification et des plans d'action ont été soumis à l'approbation du Comité de vérification et d'examen du Ministère, et ont ensuite été publiés sur le site Internet de Transports Canada, où la population pourra facilement y avoir accès.

Pour favoriser davantage des pratiques de gestion améliorées, la section de la vérification interne a suivi l'état d'avancement des plans d'action approuvés et a fait rapport au Comité de vérification sur la question. Jusqu'à maintenant, les plans d'action sont mis en oeuvre d'une manière appropriée.

Pour une liste des vérifications et évaluations effectuées en 2003-2004, voir la section 5.15 du présent rapport. Pour plus d'information sur les vérifications et les évaluations effectuées en 2003-2004, se rendre aux adresses : www.tc.gc.ca/services-generaux/verifications/menu.htm et www.tc.gc.ca/pol/fr/Evaluationdesprogrammes/menu.htm .

4.4.3 Édification de la capacité pour l'avenir

La capacité de Transports Canada à s'acquitter de son mandat et à atteindre ses objectifs stratégiques est étroitement liée aux efforts faits par le Ministère en vue du développement de ressources humaines productives et viables et d'un milieu de travail habilitant. Des pratiques positives de gestion des ressources humaines et un leadership à tous les niveaux sont les fondements de l'édification de la capacité à servir les Canadiens et les Canadiennes maintenant et dans le futur. Tout au long de la période de planification 2003-2004, Transports Canada a mené des activités et a travaillé à des résultats qui ont favorisé le progrès dans la réalisation des objectifs de gestion des ressources humaines du Ministère.

Transports Canada appuie une culture d'acquisition du savoir

Dans ses efforts pour créer un milieu d'apprentissage qui fournit aux employés l'expérience et la formation requises pour développer leurs compétences et atteindre leurs objectifs de carrière, Transports

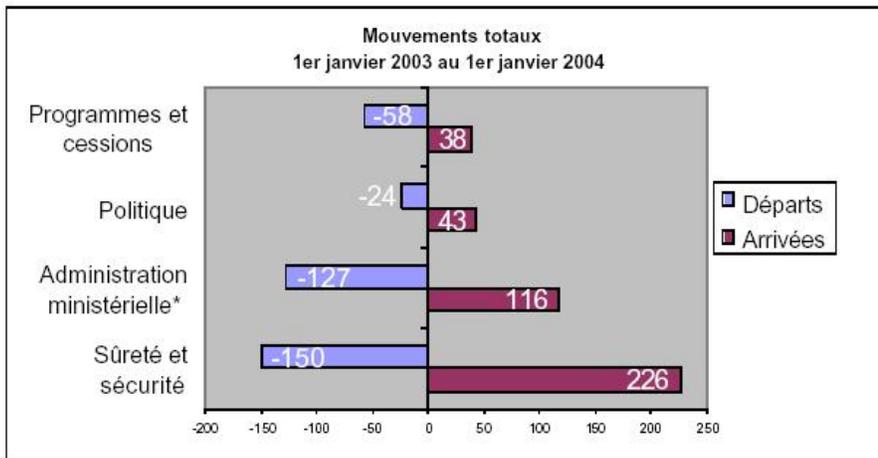
Canada a élaboré et a adopté en 2003-2004 une politique d'apprentissage continu. Un des points saillants de cette nouvelle politique est que le Ministère consacrera à des activités d'apprentissage une partie de son budget de fonctionnement correspondant en moyenne à 3 % de son enveloppe salariale, et à une moyenne de trois jours par employé par année. La politique souligne également le rôle fondamental joué par les plans d'apprentissage personnels, dans le cadre de la politique d'apprentissage continu du Ministère.

Si la mise en oeuvre de cette nouvelle politique est prévue pour l'exercice 2004-2005 et au-delà, son élaboration et son adoption démontrent l'engagement accru de Transports Canada vis-à-vis de l'apprentissage continu. Pour faciliter l'accès à l'apprentissage, le Ministère tire également avantage de l'utilisation de la technologie pour fournir du contenu au soutien de différents styles d'apprentissage. Par exemple, l'introduction d'un certain nombre de cours de formation et d'orientation en ligne sur le réseau interne du Ministère s'est révélée être une approche efficace et attrayante de transfert des connaissances, et permet au Ministère de mettre à jour le matériel de cours en « temps réel ». Ce moyen de communication assure que tous les employés ont accès à des messages identiques, et renforce les liens entre les différentes directions générales et Régions de Transports Canada.

Transports Canada a également poursuivi ses efforts en matière de plans de transfert des connaissances sur les questions critiques. Tout au long de la période de planification, un examen des plans de relève et de transfert des connaissances a été entrepris pour chacun des experts critiques identifiés en 2002. Une analyse de l'efficacité d'exécution des plans sera présentée au Comité exécutif de gestion de Transports Canada à l'automne de 2004. Également, l'approche de Transports Canada en matière de transfert des connaissances et de planification de la relève des experts critiques a été détaillée dans l'article *Comment faire mieux en partenariat* pour partager les enseignements appris avec ses partenaires en matière de réglementation/inspection, notamment. L'article est disponible à l'adresse : www.ricommunity.gc.ca/documents/prevent_knowledge_collapse/knowledge_collapse_f.asp?lang=f. Par l'entremise de ces activités, le Ministère soutient la formation et le perfectionnement des employés dans des domaines spécifiques, et réduit en même temps le risque de perdre sa mémoire collective.

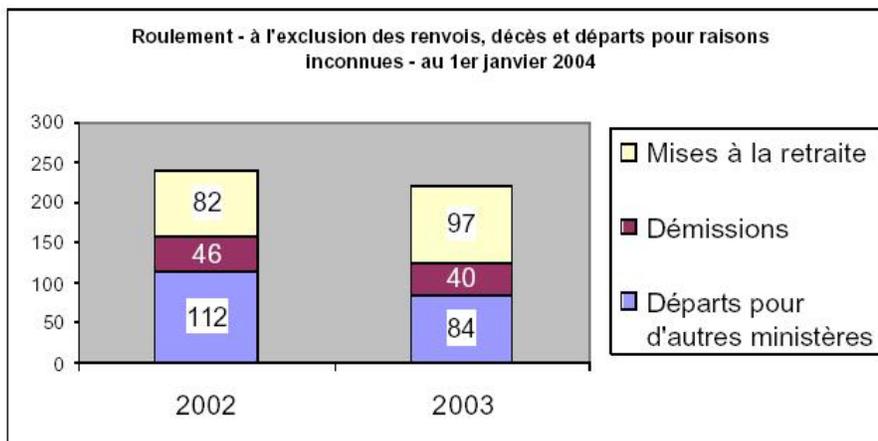
Transports Canada renouvelle et retient efficacement l'expertise

Tout au long de la période de planification, le Ministère a continué à mettre l'accent sur la création d'un environnement qui favorise la rétention, le recrutement et l'apprentissage à la grandeur de l'organisation, ainsi qu'au sein de groupes spécifiques, comme le groupe de la réglementation/ inspection.



Cliquez sur l'image pour l'agrandir

Transports Canada a continué à promouvoir l'utilisation de processus de dotation basés sur les compétences et d'outils d'évaluation nationaux normalisés dans des domaines spécifiques, pour faire progresser le renouvellement de l'expertise



Cliquez sur l'image pour l'agrandir

En 2003, le nombre d'employés embauchés a dépassé de 64 le nombre de départs par attrition (423 par rapport à 359), soit une augmentation de 1,4 pour 100 de l'effectif total. Le Ministère a maintenu un taux de roulement de 6,1 pour 100, par rapport aux deux années précédentes.

Les « horaires de travail et congés flexibles » ont été une des pratiques utilisées pour créer un milieu de travail plus propice et aider à retenir les employés. Cette pratique a permis à 16,9 % des employés de TC de compresser leurs heures de travail hebdomadaires en 2003-2004, comparativement à 14,1 pour 100 en 2002-2003.

En ce qui a trait au rôle de champion assumé par le Ministère relativement à l'initiative interministérielle de collectivité de la réglementation/inspection (R/I), Transports Canada a continué à mettre l'accent sur

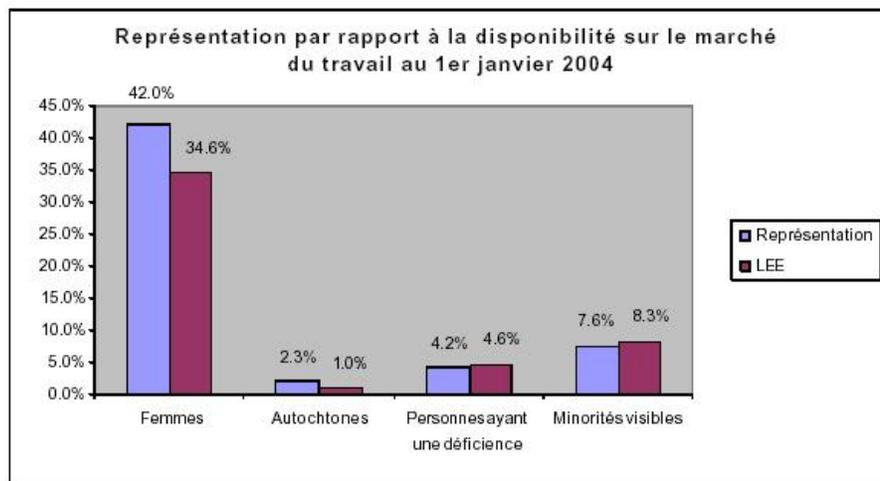
la constitution d'une collectivité de la réglementation/inspection efficace. En plus de ses efforts avec les experts critiques et les plans de transfert des connaissances, le Ministère a poursuivi son utilisation active du répertoire national des candidatures en R/I. Le nombre d'employés nouvellement embauchés a en conséquence dépassé le nombre de départs par attrition dans les groupes techniques. Il convient toutefois de noter que les résultats en matière de rétention continuent à être compromis, au sein de la collectivité de la R/I, car le personnel de navigation aérienne, les ingénieurs et les inspecteurs techniques font partie des groupes qui présentent la plus forte proportion d'employés admissibles à la retraite au cours des cinq prochaines années.

Depuis le 1er avril 2004, Santé Canada est le nouveau champion de l'initiative de R/I du gouvernement. Si Transports Canada ne jouera plus un rôle de direction, il demeurera un partenaire actif dans l'initiative et collaborera étroitement avec Santé Canada à assurer une transition en douceur.

Pour plus d'information sur l'initiative de R/I, visiter le site www.ricommunity.gc.ca/menu_f.asp?lang=f.

Transports Canada a un effectif représentatif et diversifié

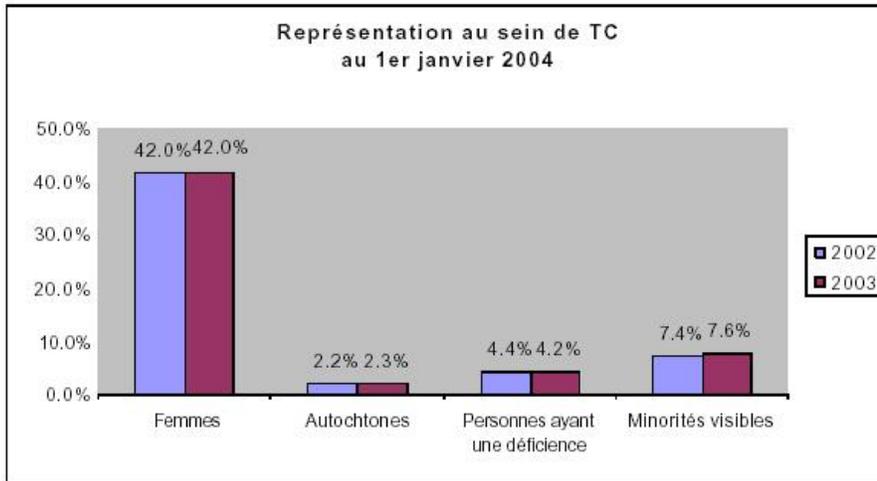
Tout au long de la période de planification, Transports Canada a poursuivi sa Stratégie sur la diversité. Le Ministère a tenu différentes activités, comme les séances de dialogue sur la diversité, pour aider à sensibiliser davantage les employés et la direction aux questions de diversité et d'équité en matière d'emploi



Cliquez sur l'image pour l'agrandir

Tout comme en 2002, les efforts faits au cours de la dernière année pour maintenir et améliorer la représentation des quatre groupes désignés ont produit des résultats inégaux. La représentation des Autochtones a continué à dépasser la disponibilité sur le marché du travail. La proportion actuelle de membres des minorités visibles dépasse la disponibilité sur le marché du travail ¹ dans toutes les grandes catégories d'emploi ², à l'exception de la catégorie de la direction et de la catégorie technique ³, où un écart de représentation substantiel persiste. La représentation globale des personnes ayant une déficience

a diminué au cours de la dernière année, portant l'écart de représentation à 0,4 %. La représentation des femmes est bonne dans l'ensemble et dépasse actuellement la disponibilité sur le marché du travail (externe) dans toutes les catégories d'emploi, à l'exception de la petite catégorie des employés d'exploitation ⁴.



Cliquez sur l'image pour l'agrandir

1 Nota. - Les chiffres utilisés datent de 1996. Les nouvelles données statistiques sur la disponibilité sur le marché du travail publiées au printemps de 2004 sont en cours d'analyse et seront utilisées pour les comparaisons futures.

2 Les catégories d'emploi sont les suivantes : Direction, Scientifique et Professionnel, Administratif et Service extérieur, Technique, Soutien administratif et Exploitation.

3 La catégorie technique inclut les groupes suivants : Navigation aérienne, Soutien technologique et scientifique, Électronique, Techniciens divers, Soutien des sciences sociales, Inspection technique.

4 La catégorie des employés d'exploitation inclut les groupes suivants : Pompiers, Manoeuvres et hommes de métier, Services divers.

Avec l'entrée en vigueur des nouvelles politiques sur les langues officielles en avril 2004, le Ministère s'est assuré de la mise en place des mécanismes et outils appropriés pour favoriser la conformité aux nouvelles lignes de conduite. En 2003-2004, le Comité exécutif de gestion de Transports Canada a approuvé une stratégie pour le programme de langues officielles et a déterminé les priorités du Ministère en matière de langues officielles pour l'année 2004-2005. Différents outils ont été mis au point et diffusés. Un de ces outils, la brochure *Une simple question de respect* a été publiée sur le site Internet de l'Agence de gestion des ressources humaines de la fonction publique du Canada en tant que pratique optimale (la brochure est disponible à l'adresse www.hrma-agrh.gc.ca/ollo/tools-outils/pg/goodpracticesbonnespratiques_f.asp). Au 1er janvier 2004, la population de Transports Canada se composait de 72,8 pour 100 d'anglophones et de 27,2 % de francophones, un ratio qui est demeuré constant au cours des dernières années.

Transports Canada s'efforce de fournir un milieu de travail habilitant et propice

Transports Canada a fait preuve de leadership en matière d'amélioration continue des relations patronales-syndicales. À cet égard, un cadre ministériel de consultation syndicale-patronale a été élaboré et approuvé par la haute direction de Transports Canada et les présidents nationaux des syndicats à l'automne de 2003. En outre, un certain nombre d'initiatives patronales-syndicales ont vu le jour, à savoir : élaboration des lignes de conduite de Transports Canada touchant l'utilisation des courriels par les représentants syndicaux, séances d'information conjointes données par l'Union canadienne des employés des transports sur la compréhension et l'interprétation de la convention collective, et communiqués syndicaux-patronaux sur la mise en oeuvre de la convention collective du groupe Navigation aérienne. Ces initiatives favorisent l'approche coopérative privilégiée par la *Loi sur la modernisation de la fonction publique* et encouragent le recours à des pratiques optimales en matière de gestion des ressources humaines grâce à une communication continue et à un dialogue soutenu entre la haute direction et les représentants syndicaux.

4.4.4 Accessibilité et connectivité

La gestion de l'information et de la technologie est essentielle à une prestation efficace des programmes. La technologie continue à changer la façon dont nous travaillons et interagissons, tant entre nous qu'avec les intervenants et le public. Notre travail dans ce domaine est régi par les besoins opérationnels internes et les priorités gouvernementales, et inclut l'amélioration de la prestation des services à la grandeur du Ministère, l'adoption de nouvelles façons de répondre aux besoins des citoyens en matière d'accès à l'information publique et aux services, la protection de la vie privée, une réponse plus rapide aux lettres et questions, et la participation des intervenants au processus d'élaboration des politiques.

Les exemples ci-dessous de projets axés sur les activités ont été terminés en 2003-2004. Ces projets ont pris avantage de la technologie pour fournir des solutions novatrices en réponse aux défis du Ministère.

- Pour combattre le vol d'identité et la contrefaçon, Transports Canada a mis au point un document infalsifiable et un processus sécurisé de collecte de l'information et de délivrance des brevets aux officiers et aux mécaniciens. Le Système de délivrance des brevets de capacité (SDBC) est la méthode la plus avancée et la plus sûre au monde de délivrance des titres aux gens de mer. D'autres pays ont adopté des éléments du SDBC.
- Des améliorations récentes aux systèmes maritimes ont révolutionné la façon dont les inspecteurs consignent et transmettent l'information sur les inspections. Ces améliorations incluent un accès opportun à des données exactes, la consolidation automatisée des données clés sur le rendement en provenance de différentes sources en vue de l'analyse des risques, la capacité à effectuer des recherches intelligentes sur les politiques et les règlements, et un moyen sûr pour les propriétaires et les exploitants de planifier et de suivre leurs besoins en matière d'inspection/certification. Ces améliorations ont entraîné une augmentation de la productivité des inspecteurs, une réduction de la probabilité d'erreurs d'inspection et une amélioration de la sécurité dans l'industrie canadienne

du transport maritime.

- La bibliothèque virtuelle externe de Transports Canada, appelée Passerelle de recherches sur les transports au Canada, permet à tous les Canadiens d'avoir accès aux outils de recherche sur les transports. La Passerelle de recherches sur les transports au Canada procure aux chercheurs, aux étudiants, à l'administration gouvernementale et à l'industrie un guichet unique pratique pour l'accès aux ressources, en matière de recherche sur les transports. Voir le site www.tc.gc.ca/ctrg-prtc/fr/menu.aspx.

Pour renforcer l'ajustement et la gestion des ressources financières liées à la gestion de l'information / technologie de l'information (GI/TI) au soutien des objectifs du Ministère, le cadre de régie de GI/TI du Ministère a été révisé, des comités de régie de haut niveau ont été créés et des investissements en GI/TI ont été recommandés au soutien de la prestation des programmes. Du travail a également été effectué sur un outil de vérification de la capacité de GI afin de fournir à la haute direction une compréhension de la capacité du Ministère relativement aux activités associées à la gestion de l'information et à l'élaboration de la stratégie de GI de Transports Canada.

Gouvernement en direct (GED)

Transports Canada s'est engagé à assurer une prestation efficace des services aux citoyens et poursuit ses efforts de mise en oeuvre de services en direct. L'orientation stratégique de Transports Canada en matière de GED a été révisée de manière à assurer que les investissements du Ministère en matière de GI/TI, de transformation des activités et de GED soutiennent la prestation des programmes et répondent aux besoins des intervenants. Pour des exemples de services en direct, lesquels ont été bien reçus des intervenants externes, consulter le site Services maritimes en direct à l'adresse www.marineservices.gc.ca/ et le site Voyage accessible à l'adresse www.accesstotravel.gc.ca/. Depuis janvier 2003, quelque 466 579 personnes ont consulté le site Services maritimes en direct et 699 046 personnes ont consulté le service en direct Voyage accessible, qui fournit de l'information sur les transports accessibles et les déplacements partout au Canada dans le but de faciliter et améliorer les déplacements des Canadiens qui ont une déficience.

Transports Canada a effectué des sondages sur le GED auprès des intervenants externes pour les portails Services maritimes en direct et Voyage accessible. L'objectif des sondages était de permettre à Transports Canada d'être mieux positionné et mieux en mesure de maintenir une présence en direct adaptée aux besoins. La plupart des répondants ont indiqué que ces services en direct sont d'excellentes ressources qui réduisent le temps et le nombre de contacts requis pour obtenir de l'information utile et exacte. Le soutien aussi entier accordé à ces services en direct valide manifestement tant la valeur de ces portails pour la population canadienne que les mérites des investissements dans ces initiatives en ligne.

Au cours de la dernière année, Transports Canada a continué de participer à un certain nombre d'initiatives qui procurent des avantages horizontaux grâce à l'application de solutions électroniques aux processus d'appel d'offres, d'acquisition, de paiement et de facturation. Par exemple :

- Transports Canada fait partie des quatre ministères qui ont piloté à la grandeur de l'administration

la mise en oeuvre d'une initiative de GED horizontale qui permettra des améliorations importantes de l'efficience grâce à l'automatisation du processus intégré d'acquisition des biens et services.

- À titre d'un des ministères responsables du Regroupement Oracle Financials, Transports Canada représente les intérêts collectifs de cinq ministères (Transports Canada, Pêches et Océans Canada, Affaires indiennes et du Nord Canada, Environnement Canada, et Service correctionnel du Canada) et deux agences (Bureau du vérificateur général et Agence de logement des Forces canadiennes).

Ces initiatives faciliteront l'obtention, par les clients de Transports Canada, d'une information financière intégrée sur les programmes et les activités du Ministère, et fourniront des renseignements fiables et pertinents sur les ressources requises pour atteindre les résultats visés par les programmes, mesurer le rendement des programmes et améliorer les services à l'intention des citoyens.

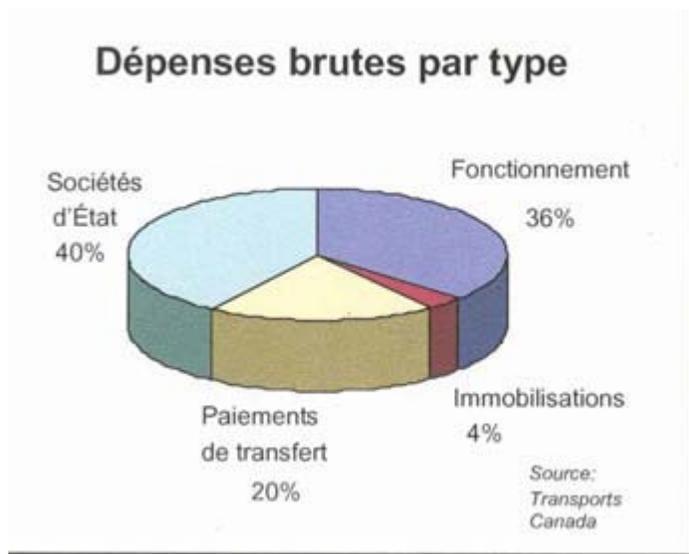
Pour plus d'information sur l'orientation stratégique de Transports Canada en matière de GI/TI, visiter le site : www.tc.gc.ca/ged/planstrategiquegi-ti.htm . Pour des renseignements additionnels sur l'initiative de gouvernement en direct du gouvernement du Canada, visiter le site : www.gol-ged.gc.ca .

5.0 Annexes

5.1 Coup d'œil sur les dépenses du Ministère

Les dépenses brutes de Transports Canada durant l'exercice 2003-2004 ont atteint 1,7 milliard \$; leur ventilation suit.

La plus grande partie des dépenses, soit quelque 690 millions \$ ou 40 %, sont imputables aux sociétés d'État. L'Autorité canadienne de la sûreté du transport aérien a reçu 351 millions \$ et VIA Rail 264 millions \$; le reste est imputable à Marine Atlantique Inc, à la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.



Les dépenses brutes de fonctionnement totalisent 635 millions \$, représentant 36 % du total des dépenses. De ce montant, 54 % a été consacré à la rémunération des employés et aux avantages sociaux; le reste a servi à payer les services professionnels en informatique, en formation et aux études, à des postes comme les déplacements, l'entretien et les services d'utilité publique. Approximativement 47 % des dépenses de fonctionnement de Transports Canada ont été payés à même les recettes disponibles.

Un montant additionnel de 358 millions \$, représentant 20 % des dépenses a été affecté aux subventions et contributions (paiements de transfert). Voici une ventilation des principaux postes de dépenses :

- Paiement de 64 millions \$ à Ridley Terminals Inc. en remboursement d'un prêt
- Un apport de 57 millions \$ au programme stratégique d'infrastructures routières pour l'amélioration des routes
- Une contribution de 52 millions \$ aux provinces pour l'amélioration de leurs routes
- Une subvention de 51 millions \$ à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland
- Un apport de 32 millions \$ au programme d'aide pour les immobilisations aéroportuaires
- Subvention de 24 millions \$ à la province de Colombie-Britannique au titre des services de transport par traversier des marchandises et des passagers.

Transports Canada n'a consacré que 64 millions \$ à ses immobilisations, soit seulement 4 % de l'ensemble de ses dépenses; cette somme a été consacrée à des projets d'entretien et à des projets environnementaux.

5.2 Sommaire des autorisations de dépenser du Ministère

Tableau 1 Besoins financiers par autorisation

		2003 -2004				
Crédit	Nom du programme et ETP total (milliers \$)	Total du budget principal des dépenses	Total des dépenses prévues ¹	Autorisations totales	Autorisations totales reçues ou transférées suite au 12 décembre 2003 ²	Autorisations révisées ³
1	Dépenses de fonctionnement (nettes des recettes) 4,5	193 798	204 305	268 921	13 501	282 422
5	Dépenses d'immobilisations	82 264	84 064	66 764		66 764
10	Subventions et contributions	401 548	401 548	513 388	(20 708)	492 680
15	Paiements à la Société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain inc.	33 345	33 345	33 345		33 345
20	Paiements à Marine Atlantique inc.	25 095	25 095	41 595		41 595
25	Paiements à VIA Rail Canada inc.	266 201	266 201	266 201		266 201
30	Paiement à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien	459 676	459 676	459 676		459 676
35	Paiement à la Queens Quay West Land Corporation	4 000	4 000	4 000	(4 000)	-
40	Paiement à la Société du Vieux-Port de Montréal inc.	-	-	18 400	(18 400)	-
(L)	Ministre des Transports - Traitement et allocation pour véhicule	67	67	69		69
(L)	Paiements au Canadien National pour le pont Victoria à Montréal	3 300	3 300	3 244		3 244

(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés ⁶	58 464	58 847	59 492	1 275	60 767
(L)	Paiements prévus par les ententes concernant la Voie maritime du Saint-Laurent	1 900	1 900	983		983
(L)	Subventions versées à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland	50 400	50 400	51 147		51 147
		2003 -2004				
Crédit	Nom du programme et ETP total (milliers \$)	Total du budget principal des dépenses	Total des dépenses prévues ¹	Autorisations totales	Autorisations totales reçues ou transférées suite au 12 décembre 2003 ²	Autorisations révisées ³
(L)	Remboursement des montants portés au crédit des recettes les années précédentes	-	-	397		397
(L)	Dépenses des produits de la vente des biens excédentaires de l'État	-	-	4 812		4 812
Total pour le Ministère		1 580 058	1 592 748	1 792 434	(28 332)	1 764 103
	Total des ETP reçus/transférés				118,5	

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

(L) : Paiement législatif.

1. Les totaux des dépenses prévues sont extraits du rapport sur les Plans et Priorités pour 2003-2004.

2. Autorisations estimatives totales pour l'exercice complet.

3. Les prochains tableaux sont basés sur les autorisations révisées.

4. Crédit 1 Le total des autorisations est franc d'un montant de 339 millions \$ de recettes disponibles.

5. Les montants imputés au transfert des services maritimes du ministère de Pêches et Océans ne tiennent compte que des coûts directs. Les montants réels n'ont pas encore été établis à la date de parution de ce rapport; ils le seront après la signature du protocole d'entente entre Transports Canada et le ministère de Pêches et Océans.

6. Le montant de la contribution au régime d'avantages sociaux des employés (RASE) prévu en raison du transfert des services maritimes du ministère des Pêches et des Océans est estimatif, fondé sur un taux de RASE de 20 %. Cependant, le montant de la contribution au RASE lié au transfert du Secrétariat des sociétés d'État à l'Agence du revenu du Canada et à Environnement Canada (Infrastructure Canada) a été calculé au prorata en fonction des frais touchant le personnel et du RASE de Transports Canada

Tableau 1.1 Dépenses par autorisation

		2003 - 2004		
Crédit	Nom du programme (milliers \$)	Total des dépenses réelles	Dépenses réelles totales des autorisations et responsabilités transférées ou reçues suite au 12 décembre 2003 ¹	Dépenses totales révisées ²
1	Dépenses de fonctionnement (nettes des recettes) ^{3,4}	262 210	14 007	276 217
5	Dépenses d'immobilisations	61 727		61 727
10	Subventions et contributions	309 110	(5 985)	303 125
15	Paiements à la Société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain inc.	33 024		33 024
20	Paiements à Marine Atlantique inc.	41 595		41 595
25	Paiements à VIA Rail Canada inc.	264 201		264 201
30	Paiement à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien	351 415		351 415
35	Paiement à la Queens Quay West Land Corporation	4 000	(4 000)	-
40	Paiement à la Société du Vieux-Port de Montréal inc.	18 400	(18 400)	-
(L)	Ministre des Transports - Traitement et allocation pour véhicule	69		69
(L)	Paiements au Canadien National pour le pont Victoria à Montréal	3 244		3 244
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés ⁵	59 492	1 414	60 906
	Paiements prévus par les			

(L)	ententes concernant la Voie maritime du Saint-Laurent	983		983
(L)	Subventions versées à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland	51 147		51 147
(L)	Remboursement de montants imputés aux recettes durant les exercices précédents	397		397
(L)	Dépenses des produits de la vente des biens excédentaires de l'État	2 735		2 735
	Total pour le Ministère	1 463 749	(12 964)	1 450 784

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

(L) : Paiement législatif.

1. Total des dépenses réelles pour l'exercice complet.

2. Les prochains tableaux sont basés sur les dépenses totales révisées.

3. *Crédit 1* Le total des dépenses réelles est franc d'un montant de 296 millions \$ de recettes disponibles.

4. Les montants imputés au transfert des services maritimes du ministère de Pêches et Océans ne tiennent compte que des coûts directs. Les montants réels n'ont pas encore été établis à la date de parution de ce rapport; ils le seront après la signature du protocole d'entente entre Transports Canada et le ministère de Pêches et Océans.

5. Le montant de la contribution au régime d'avantages sociaux des employés (RASE) prévu en raison du transfert des services maritimes du ministère des Pêches et des Océans est estimatif, fondé sur un taux de RASE de 20 %. Cependant, le montant de la contribution au RASE lié au transfert du Secrétariat des sociétés d'État à l'Agence du revenu du Canada et à Environnement Canada (Infrastructure Canada) a été calculé au prorata en fonction des frais touchant le personnel et du RASE de Transports Canada

Tableau 1.2 Incidence de l'annonce faite le 12 décembre 2003

(milliers \$)

Fonds transférés à ou reçus de :	Autorisations estimatives totales transférées ou reçues ¹	Dépenses réelles totales attribuables aux autorisations transférées ou reçues pour l'exercice 2003-2004 ¹	ETP
Ressources humaines et développement des compétences - Revitalisation du secteur riverain de Toronto Crédit 10 Subventions et contributions:	(20 900)	(6 177)	-

Agence du revenu du Canada - Secrétariat de la société de la couronne et frais généraux Crédit 1 Dépenses de fonctionnement:	(838)	(597)	(8)
Environnement Canada (Bureau de l'infrastructure du Canada) - Secrétariat de la société de la couronne et frais généraux Crédit 1 Dépenses de fonctionnement:	(1 542)	(1 138)	(13)
Pêches et Océans Canada - Sauvetage sécurité et interventions environnementales ² Crédit 1 Dépenses de fonctionnement: Crédit 10 Subventions et contributions:	11 578 192	11 578 192	71,3
Pêches et Océans Canada - Services de navigation maritime ² Crédit 1 Dépenses de fonctionnement:	5 578	5 578	68,2
Crédit 35 Paiement à la Queens Quay West Land Corporation	(4 000)	(4 000)	-
Crédit 40 Paiement à la Société du Vieux-Port de Montréal inc.	(18 400)	(18 400)	-
Total transféré ou reçu	(28 332)	(12 964)	118,5

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

1. Autorisations estimatives et dépenses réelles totales pour l'exercice complet.

2. Les montants imputés au transfert des services maritimes du ministère de Pêches et Océans ne tiennent compte que des coûts directs. Les montants réels n'ont pas encore été établis à la date de parution de ce rapport; ils le seront après la signature du protocole d'entente entre Transports Canada et le ministère de Pêches et Océans.

5.3 Comparaison entre le total des dépenses prévues et le total des dépenses réelles

2003-2004 Secteur d'activités (milliers \$)	ETP	Dépenses de fonctionnement brutes ¹	Dépenses d'immobi- lisations ²	Paiements de transfert ³	Sociétés d'État	Total des dépenses brutes	Moins : Recettes disponibles	Tot des dépen nett
Politiques	203	30 181	4 149	70 718	291 296	396 344	558	395 7
	203	45 481	8 339	166 227	307 796	527 843	676	527 1
	256	45 132	8 259	126 999	305 796	486 186	764	485 4
Programmes et	384	105 056	41 461	366 007	37 345	549 869	289 742	260 1

Cessions	384	130 073	35 389	359 843	33 345	558 650	285 627	273 0
	404	84 367	34 515	212 104	33 024	364 010	238 485	125 5
Sécurité et	3 087	364 619	18 111	18 523	459 676	860 929	47 926	813 0
Sûreté	3 200	399 957	11 949	21 002	459 676	892 584	51 889	840 6
	3 200	397 941	11 294	18 414	351 415	779 064	55 587	723 4
Administration	883	104 540	20 343	-	-	124 883	1 051	123 8
ministérielle	862	108 404	15 898	-	-	124 302	1 084	123 2
	953	107 080	10 394	-	-	117 474	1 114	116 3
Total	4 557	604 396	84 064	455 248	788 317	1 932 025	339 277	1 59 748
	4 649	683 915	71 575	547 072	800 817	2 103 379	339 276	1 76 103
	4 813	634 520	64 462	357 517	690 235	1 746 734	295 950	1 45 784
Autres recettes et dépenses :								
Recettes non disponibles (voir le tableau 5.6)								26 7
								-
								68 1
Coût des services fournis par d'autres ministères (autorisations = coût réel)								61 8
								58 0
Coût net du programme								1 62 871
								1 82 143
								1 57 924

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

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

Les dépenses prévues(caractères normaux) sont tirés du rapport de 2003-2004 des Plans et priorités.

1. Comprend les paiements législatifs pour les régimes d'avantages sociaux des employés, les allocations du ministre, 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 la fraction des immobilisations du produit de la vente des biens excédentaires de l'État.

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

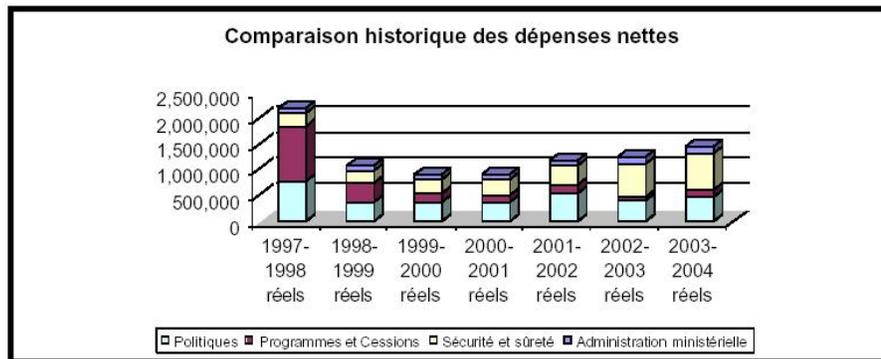
5.4 Comparaison historique des dépenses nettes

Secteur d'activités (milliers \$)	Dépenses réelles 2001- 2002	Dépenses réelles 2002- 2003	2003-2004		
			Dépenses prévues	Autorisations totales ¹	Dépenses réelles ²
Politiques	539 459	404 589	395 786	527 167	485 422
Programmes et Cessions	155 647	69 284	256 127	273 023	125 525
Sécurité et Sûreté	380 146	627 987	813 003	840 695	723 477
Administration ministérielle	118 164	150 692	127 832	123 218	116 360
Total budgétaire	1 193 417	1 252 552	1 592 748	1 764 103	1 450 784

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

1. La colonne des autorisations totales tient compte des autorisations reçues ou transférées à la suite de la réorganisation du 12 décembre 2003.

2. La colonne des dépenses réelles tient compte des montants reçus ou transférés à la suite de la réorganisation du 12 décembre 2003.



[Click on image to enlarge](#)

5.5 Tableau de concordance entre les enjeux stratégiques et les secteurs d'activités

	Résultats stratégiques
--	-------------------------------

<i>(milliers \$)</i> Secteur d'activités	Croissance économique et développement social	Un système de transport sûr et sécuritaire	Protection de l'environnement	Total des dépenses réelles ¹
Politiques	485 422	-	-	485 422
Programmes et cessions	116 771	-	8 754	125 525
Sécurité et sûreté	214	722 408	855	723 477
Administration ministérielle	76 798	34 908	4 654	116 360
Total	679 204	757 316	14 264	1 450 784

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

1. La colonne de total des dépenses réelles tient compte des montants reçus ou transférés à la suite de la réorganisation du 12 décembre 2003.

5.6 Recettes disponibles et recettes non disponibles

Secteur d'activités (<i>milliers \$</i>)	2003-2004				
	Recettes réelles 2001-2002 ¹	Recettes réelles 2002-2003 ¹	Recettes prévues	Autorisations totales	Recettes réelles
Recettes disponibles					
<i>Politiques</i>					
■ Prévisions de l'Administration du transport aérien	262	274	160	160	225
■ Recettes de location	117	111	-	118	122
■ Recettes internes et externes diverses	202	349	398	398	417
	581	734	558	676	764
<i>Programmes et Cessions</i>					
■ Recettes des Havres et Ports (nettes des commissions)	14 265	11 535	9 126	7 474	9 763
■ Recettes d'exploitation des aéroports	14 867	18 889	11 380	12 952	14 103
■ Aéroports - Paiements de loyer et de biens immobiliers	248 271	299 551	268 909	265 075	214 441
■ Recettes internes et externes	1 004	336	327	126	178

diverses					
	278 406	330 311	289 742	285 627	238 485
Sécurité et sûreté					
■ Recettes tirées de la réglementation et d'inspection des aéronefs	11 851	12 810	10 118	10 380	9 938
■ Recettes tirées de la formation des pilotes d'aéronefs	-	-	809	-	138
■ Recettes internes et externes des services des aéronefs	33 723	26 026	26 397	26 648	28 862
■ Recettes internes et externes tirées de la réglementation et d'inspection des navires	7 591	8 464	7 329	7 744	9 371
■ Recettes du programme du Registraire des véhicules importés	-	-	475	475	1 526
■ Loyers du Centre d'essais de véhicules automobiles	-	-	280	280	195
■ Inspections des chemins de fer d'intérêt local et autres recettes de sécurité ferroviaire	135	112	63	90	208
■ Recettes internes et externes des activités de recherche et développement	5 204	3 757	2 420	5 326	3 870
■ Recettes internes et externes diverses	1 333	1 311	35	946	1 479
	59 838	52 479	47 926	51 889	55 587

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

Secteur d'activités (milliers \$)	2003-2004				
	Recettes réelles 2001-2002 ¹	Recettes réelles 2002-2003 ¹	Recettes prévues	Autorisations totales	Recettes réelles
Administration ministérielle					
■ Recettes internes provenant de la formation et du soutien des systèmes	234	124	-	-	-

■ Recettes internes et externes des concessions et des locations	927	972	932	762	930
■ Recettes internes et externes diverses	182	670	119	322	184
	1 344	1 765	1 051	1 084	1 114
Total des recettes disponibles	340 170	385 289	339 277	339 277	295 950
Recettes non disponibles					
<i>Recettes non fiscales :</i>					
■ Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent	4 802	4 856	4 300	-	(295)
■ Location de wagons-trémies	13 936	15 432	12 000	-	18 664
■ Allocations des administrations portuaires canadiennes	10 402	9 765	10 446	-	10 716
■ Rendement des investissements	32	21 410	-	-	22 958
■ Remboursement des dépenses des années antérieures	1 143	1 057	-	-	1 999
■ Rajustements des comptes fournisseurs des exercices antérieurs	4 433	5 323	-	-	1 729
■ Privilèges, licences et permis	49	60	-	-	5 220
■ Amendes	1 169	1 063	-	-	974
■ Produit des ventes	1 826	796	-	-	548
■ Produit de la vente des biens excédentaires de l'État	5 284	4 108	-	-	2 760
■ Diverses	396	1 256	-	-	423
■ CTMA Traversier Ltée	-	833	-	-	-
■ Vieux-Port de Montréal	-	2 315	-	-	2 404
■ 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	43 473	68 789	26 746	-	68 100
---	---------------	---------------	---------------	----------	---------------

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

1. À la suite d'un examen interne de la gestion financière, les recettes ne sont plus regroupées sous les mêmes rubriques que dans les rapports ministériels de rendement de 2001-2002 et de 2002-2003; toutefois, les totaux sont inchangés.

5.7 Paiements législatifs

Secteur d'activités (milliers \$)	Dépenses réelles 2001-2002	Dépenses réelles 2002-2003	2003-2004		
			Dépenses prévues	Autorisations totales ¹	Dépenses réelles ²
Politiques					
▪ Régimes d'avantages sociaux des employés (RASE)	2 738	3 126	2 944	3 176	3 176
Programmes et Cessions					
▪ Régimes d'avantages sociaux des employés	4 552	4 928	4 769	4 502	4 502
▪ Paiements au Canadien National - pont Victoria	3 072	3 300	3 300	3 244	3 244
▪ Subvention versée à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland	48 325	48 956	50 400	51 147	51 147
▪ Produits de la vente des biens excédentaires de l'État	25	-	1 900	983	983
▪ Paiements au titre des ententes concernant la Voie maritime du Saint-Laurent	1 496	1 742	-	397	397
▪ Remboursement des dépenses d'exercices antérieurs	-	40	-	-	-
	57 470	58 966	60 369	60 273	60 273
Sécurité et Sûreté					

■ Produits de la vente des biens excédentaires de l'État	4 223	294	40 511	42 359	42 359
■ Régimes d'avantages sociaux des employés	34 230	39 116	-	-	-
■ Paiements versés à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien ³	-	259 477	-	-	-
	38 453	298 887	40 511	42 359	42 359
Administration ministérielle					
■ Régimes d'avantages sociaux des employés	8 992	11 194	10 623	10 730	10 869
■ Allocations du ministre	68	67	67	69	69
■ Produits de la vente des biens excédentaires de l'État	2 094	2 798	-	4 811	2 735
	11 154	14 059	10 690	15 610	13 673
TOTAL DES PAIEMENTS LÉGISLATIFS	109 814	375 039	114 514	121 418	119 481

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

1. La colonne des autorisations totales tient compte des autorisations reçues ou transférées au titre des Régimes d'avantages sociaux des employés (RASE), à la suite de la réorganisation du 12 décembre 2003.

2. La colonne des dépenses réelles tient compte des montants reçus ou transférés au titre des RASE, à la suite de la réorganisation du 12 décembre 2003.

3. L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) a reçu ses propres crédits parlementaires pour l'exercice 2003-2004. Les paiements de Transports Canada ont donc pris fin après l'exercice financier 2002-2003.

5.8 Paiements de transfert

Tableau 1 Sommaire des paiements de transfert par programme/secteur d'activités

Secteur d'activités (milliers \$)	2003-2004					
	Dépenses réelles 2001-2002	Dépenses réelles 2002-2003	Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales ¹	Dépenses réelles ²

SUBVENTIONS						
Politiques	122 272	23 377	23 987	23 987	23 987	23 975
Programmes et Cessions	19 800	-	-	-	-	-
Sécurité et Sûreté	9 069	100	-	-	1 142	1 102
Administration ministérielle	-	-	-	-	-	-
Total des subventions	151 141	23 477	23 987	23 987	25 129	25 077
CONTRIBUTIONS						
Politiques	35 722	41 061	49 766	49 766	142 240	103 023
Programmes et Cessions ³	194 168	212 388	362 972	362 972	359 843	212 104
Sécurité et Sûreté	13 378	39 624	18 523	18 523	19 860	17 312
Administration ministérielle	-	100	-	-	-	-
Total des contributions	243 269	293 173	431 261	431 261	521 943	332 439
TOTAL DES PAIEMENTS DE TRANSFERT	394 410	316 649	455 248	455 248	547 072	357 516

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

1. La colonne des autorisations totales tient compte des autorisations reçues ou transférées à la suite de la réorganisation du 12 décembre 2003.

2. La colonne des dépenses réelles tient compte des montants reçus ou transférés à la suite de la réorganisation du 12 décembre 2003.

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

Tableau 2 Détail des paiements de transfert par programme/secteur d'activités

SUBVENTIONS			2003-2004			
Secteur d'activités (milliers \$)	Dépenses réelles 2001-2002	Dépenses réelles 2002-2003	Budget principal des dépenses	Total des dépenses prévues	Autorisations totales ¹	Dépenses réelles ²
Politiques						
Subvention à la province de						

Colombie-Britannique au titre des services de transport par traversier des marchandises et des passagers	22 954	23 377	23 987	23 987	23 987	23 975
Subvention aux entreprises aériennes et aux entreprises de services aériens spécialisés du Canada au titre de l'assistance financière en raison des pertes encourues à la suite de la fermeture temporaire de l'espace aérien tel que déterminé par le ministre des Transports.	99 318	-	-	-	-	-
Total des contributions - Politiques	122 272	23 377	23 987	23 987	23 987	23 975
Programmes et cessions						
Subvention aux aéroports canadiens au titre de l'assistance financière pour améliorer la sûreté et l'embauche de personnel de contrôle dans les aéroports tel que déterminé par le ministre des Transports	19 800	-	-	-	-	-
Total des contributions - Programmes et cessions	19 800	-	-	-	-	-
SUBVENTIONS			2003-2004			
Secteur d'activités (milliers \$)	Dépenses réelles 2001-2002	Dépenses réelles 2002-2003	Budget principal des dépenses	Total des dépenses prévues	Autorisations totales ¹	Dépenses réelles ²
Sécurité et sûreté						
Contribution à l'Organisation de l'aviation civile internationale au titre de la supervision du programme de sûreté	100	100	-	-	-	-
Contributions aux compagnies aériennes canadiennes au titre de la mise en œuvre immédiate d'améliorations aux	7 589	-	-	-	-	-

procédures de contrôle préembarquement, tel que déterminé par le ministre des Transports						
Contributions aux aéroports canadiens au titre de l'installation de systèmes de détection d'explosifs choisis.	1 130	-	-	-	-	-
Contribution à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) au titre du Programme universel d'audits de sûreté de l'OACI.	250	-	-	-	42	42
Contributions au titre de la fermeture des passages à niveau	-	-	-	-	100	60
Contribution à l'Aéroport International Macdonald-Cartier d'Ottawa au titre de l'amélioration de la sûreté.	-	-	-	-	1 000	1 000
Total des contributions - Sûreté et sécurité	9 069	100	-	-	1 142	1 102
TOTAL DES SUBVENTIONS	151 141	23 477	23 987	23 987	25 129	25 077

CONTRIBUTIONS			2003-2004			
Secteur d'activités (milliers \$)	Dépenses réelles 2001-2002	Dépenses réelles 2002-2003	Budget principal des dépenses	Total de dépenses prévues	Autorisations totales ¹	Dépenses réelles ²
Politiques						
Contributions aux services ferroviaires voyageurs autres que VIA Rail :						
Compagnie de chemin de fer du littoral nord du Québec et du Labrador Inc.	2 000	2 000	-	-	2 333	2 334
Compagnie de chemin de fer du littoral nord du	-	173	-	-	150	150

Québec et du Labrador Inc.- Immobilisations						
Algoma Central Railway Inc.	2 100	2 100	525	525	2 100	2 100
Commission de transport Ontario Northland	2 500	2 500	-	-	2 500	2 500
Contributions au titre des services de traversier et De cabotage à l'intention des voyageurs et des marchandises	7 895	8 027	8 036	8 036	8 036	8 036
Paiement versé à la Commission canadienne du blé (CCB) au titre des wagons-trémies pour le transport du grain de l'Ouest du Canada	16 416	16 045	17 495	17 495	13 851	12 913
CONTRIBUTIONS			2003-2004			
Secteur d'activités (milliers \$)	Dépenses réelles 2001-2002	Dépenses réelles 2002-2003	Budget principal des dépenses	Total de dépenses prévues	Autorisations totales ¹	Dépenses réelles ²
Allocations versées aux ex-employés des Newfoundland Railways, Steamships and Telecommunications Services cédés à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	1 016	964	987	987	892	891
Association des transports du Canada	182	91	188	188	188	113
Contribution au Canadien National pour le programme de restauration du pont de Québec	600	600	600	600	600	600
Projet de revitalisation du secteur riverain de Toronto	500	5 200	4 400	4 400	622	622
Société de revitalisation du secteur riverain de Toronto comme contribution au projet de revitalisation du secteur riverain de Toronto	-	-	-	-	20 278	5 555
Contribution à l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto au titre du lien transport aérien- transport	-	-	-	-	19 450	6 863

ferroviaire						
Programme stratégique d'infrastructures routières :						
Volet routes	-	-	3 035	3 035	900	308
Postes frontaliers - Planification et intégration	-	330	4 000	4 000	3 560	959
Systèmes de transport intelligent	-	1 264	10 500	10 500	10 500	1 092

CONTRIBUTIONS			2003-2004			
Secteur d'activités (milliers \$)	Dépenses réelles 2001-2002	Dépenses réelles 2002-2003	Budget principal des dépenses	Total de dépenses prévues	Autorisations totales ¹	Dépenses réelles ²
Paiement à Ridley Terminals Incorporated au titre du remboursement d'un prêt en souffrance	-	-	-	-	77 000	64 000
Entente d'exploitation d'un service de traversiers avec NFL Holdings Ltd:						
Service Saint-John-Digby	806	783	-	-	-	-
Systèmes de transport intelligent - Plan de déploiement et d'intégration	1 494	758	-	-	102	89
Société des systèmes de transport intelligent du Canada	125	188	-	-	-	-
Programme de sensibilisation aux systèmes de transport intelligent	34	-	-	-	-	-
Contribution à la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent	54	38	-	-	-	-
Contribution à la Société de développement économique du Saint-	-	-	-	-	8	5

Laurent						
Contribution l'Université de Colombie-Britannique au titre de l'exécution d'études sur le transport	-	-	-	-	50	50
Contribution à l'Organisation de l'aviation civile internationale au titre de l'établissement d'un registre international	-	-	-	-	20	20

CONTRIBUTIONS			2003-2004			
Secteur d'activités (milliers \$)	Dépenses réelles 2001-2002	Dépenses réelles 2002-2003	Budget principal des dépenses	Total de dépenses prévues	Autorisations totales ¹	Dépenses réelles ²
Transfert à Ressources humaines et développement des compétences de l'initiative de revitalisation du secteur riverain de Toronto à la suite de la réorganisation du 12 décembre 2003					(20 900)	(6 177)
Total des contributions - Politiques	35 722	41 061	49 766	49 766	142 240	103 023
Programmes et cessions						
Contributions au titre de l'exploitation des aéroports municipaux et autres:						
Programme initial	2 196	1 752	1 591	1 591	2 878	2 877
Aéroports hors réseau national d'aéroports assujettis à la politique sur les aéroports nationaux	50	-	-	-	-	-
Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires	43 314	32 386	44 000	44 000	39 113	32 210
Terre-Neuve et Labrador - Construction de pistes et d'installations connexes au Labrador (Davis Inlet, Île Charlottetown Square, Black						

Tickle, Paradise River, Île Fogo, Fox Harbour, Cartwright, Makkovik, Mary's Harbour, Nain, Rigolet, Port Hope Simpson, Postville, Hopedale et Williams Harbour)	1 938	588	-	-	1 000	933
---	-------	-----	---	---	-------	------------

CONTRIBUTIONS			2003-2004			
Secteur d'activités (milliers \$)	Dépenses réelles 2001-2002	Dépenses réelles 2002-2003	Budget principal des dépenses	Total de dépenses prévues	Autorisations totales ¹	Dépenses réelles ²
Contributions aux provinces en vue de l'amélioration des routes pour accroître l'efficacité globale et promouvoir la sécurité tout en favorisant le développement économique, industriel et touristique régional:						
Nouveau-Brunswick	14 927	38 382	39 452	39 452	37 889	37 889
Ententes de développement des routes dans l'Outaouais	4 193	2 302	2 571	2 571	5 129	5 129
Nouvelle-Écosse	1	-	-	-	-	-
Tronçons routiers régionaux - Terre-Neuve et Labrador	14 110	9 829	-	-	3 300	3 265
Accord sur la route transcanadienne - Terre-Neuve et Labrador	33 784	16 303	3 957	3 957	5 469	5 372
Contribution à l'Île-du-Prince-Édouard au titre de l'aménagement de la route de Greenwich	-	1 100	-	-	63	26
(L) 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	3 072	3 300	3 300	3 300	3 244	3 244
(L) Subvention versée au titre de l'ouvrage de franchissement du détroit de	48 324	48 956	50 400	50 400	51 147	51 147

Northumberland						
----------------	--	--	--	--	--	--

(L) : Paiement législatif

CONTRIBUTIONS			2003-2004			
Secteur d'activités (milliers \$)	Dépenses réelles 2001-2002	Dépenses réelles 2002-2003	Budget principal des dépenses	Total de dépenses prévues	Autorisations totales ¹	Dépenses réelles ²
Contribution à la province de l'Île-du-Prince-Edouard au titre des services de police sur le pont de la Confédération	227	230	230	230	230	230
Contribution à la société Sudbury Airport Community Development Corporation au titre des frais engagés en vue de l'amélioration et l'expansion des installations du terminal aérien de Sudbury	264	166	870	870	870	870
Contributions au titre de la cession du réseau des aéroports non-nationaux	-	-	-	-	50	50
Contribution à "Ville de Rimouski" au titre des travaux d'infrastructure effectués à l'aéroport de Rimouski	-	-	-	-	320	156
Contribution à la commission aéroportuaire de Comox Valley pour l'érection de structures destinées au transport aérien	-	-	-	-	1 900	1 235
Contribution à Aéroports de Montréal au titre des frais imputables au changement de nom de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau	-	-	-	-	50	50
Fonds de cession des ports	21 574	22 102	-	-	23 992	1 697

Sur la route du transport durable	561	95	700	700	515	490
-----------------------------------	-----	----	-----	-----	-----	------------

CONTRIBUTIONS			2003-2004			
Secteur d'activités (milliers \$)	Dépenses réelles 2001-2002	Dépenses réelles 2002-2003	Budget principal des dépenses	Total de dépenses prévues	Autorisations totales ¹	Dépenses réelles ²
Programme d'aide temporaire en raison de l'élimination des subventions au transport des marchandises dans la Région de l'Atlantique :						
Nouvelle-Écosse	661	868	-	-	-	-
Québec	90	-	-	-	-	-
Île-du-Prince-Édouard	-	72	-	-	-	-
Contribution à la Cité de North Bay au titre des frais engagés pour agrandir ou remplacer le terminal aéroportuaire de North Bay	2 697	-	-	-	-	-
Contribution financière à la Hudson Bay Port Company, au titre du transfert du port de Churchill	19	-	-	-	-	-
Contributions - Immobilisations spéciales						
Aéroport Thompson	21	300	2 093	2 093	300	69
Aéroport de Stephenville	37	-	-	-	-	-
Aéroport de Kapuskasing	110	148	-	-	-	-
Programme stratégique d'infrastructures routières						
Volet routes	1 998	25 802	185 158	185 158	155 008	57 011
Initiative du transport aux postes frontaliers	-	7 667	14 200	14 200	14 200	7 548

CONTRIBUTIONS	2003-2004			
---------------	-----------	--	--	--

Secteur d'activités (milliers \$)	Dépenses réelles 2001-2002	Dépenses réelles 2002-2003	Budget principal des dépenses	Total de dépenses prévues	Autorisations totales ¹	Dépenses réelles ²
Plan d'action 2000 pour le changement climatique :						
Programme de démonstration en transport urbain	-	-	12 950	12 950	12 916	385
Initiatives de transport du fret	-	40	1 500	1 500	260	221
Total des contributions - Programmes et cessions	194 168	212 388	362 972	362 972	359 843	212 104
Sécurité et sûreté						
Code national de sécurité						
Terre-Neuve et Labrador	241	241	181	181	241	241
Île-du-Prince-Édouard	202	202	151	151	202	202
Nouvelle-Écosse	413	413	310	310	414	414
Nouveau-Brunswick	296	296	222	222	296	296
Québec	986	986	739	739	986	986
Ontario	1 488	1 488	1 116	1 116	1 488	1 488
Manitoba	-	733	275	275	367	367
Saskatchewan	386	386	290	290	386	386
Alberta	680	680	510	510	680	680
Colombie-Britannique	515	516	387	387	515	515
Territoires du Nord-Ouest	175	175	131	131	175	175
Territoire du Yukon	175	175	131	131	175	175
Paiements au titre de l'aménagement des passages à niveau, approuvés en vertu de la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i>	7 495	7 495	7 495	7 495	7 440	7 440

CONTRIBUTIONS			2003-2004			
			Budget			

Secteur d'activités (<i>milliers \$</i>)	Dépenses réelles 2001-2002	Dépenses réelles 2002-2003	Budget principal des dépenses	Total de dépenses prévues	Autorisations totales ¹	Dépenses réelles ²
Contributions à l'Association des chemins de fer du Canada pour l'Opération Gareautrain	200	200	200	200	200	200
Paievements à d'autres gouvernements et à ses organismes internationaux au titre de l'exploitation et de l'entretien d'aéroports, d'aides à la navigation aérienne et autres installations destinées au transport aérien	-	-	385	385	-	-
Contribution aux compagnies aériennes au titre de l'amélioration de la sûreté des cabines de pilotage	-	25 368	6 000	6 000	6 000	3 452
Contribution à l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa au titre des modifications apportées à la sécurité	-	-	-	-	103	103
Contribution à l'Association canadienne de l'aviation d'affaires	126	269	-	-	-	-
Montant reçu du ministère des Pêches et Océans au titre des programmes de sauvetage et de sécurité et d'interventions environnementales à la suite de la réorganisation du 12 déc. 2003.					192	192
Total des contributions - Sécurité et sûreté	13 378	39 624	18 523	18 523	19 860	17 312

CONTRIBUTIONS			2003-2004			
Secteur d'activités (<i>milliers \$</i>)	Dépenses réelles 2001-2002	Dépenses réelles 2002-2003	Budget principal des dépenses	Total de dépenses prévues	Autorisations totales ¹	Dépenses réelles ²

Administration ministérielle						
Contribution à Society for 100th Anniversary of Flight	-	100	-	-	-	-
Total des contributions - Administration ministérielle	-	100	-	-	-	-
TOTAL DES CONTRIBUTIONS	243 269	293 173	431 261	431 261	521 943	332 439
Total des paiements de transfert	394 410	316 649	455 248	455 248	547 072	357 516

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

1. La colonne des autorisations totales tient compte des autorisations reçues ou transférées à la suite de la réorganisation du 12 décembre 2003.

2. La colonne des dépenses réelles tient compte des montants reçus ou transférés à la suite de la réorganisation du 12 décembre 2003.

5.9 Prêts, investissements et avances par secteur d'activités

Secteur d'activités (milliers \$)	2003-2004					
	Solde réel 2001- 2002	Solde réel 2002- 2003	Budget principal des dépenses	Solde de dépenses prévues	Autorisations totales	Solde réel
Programmes et cessions						
Prêt consenti à l'Administration du pont du port de Saint John	25 024	24 152	-	23 152	-	23 481
Prêt aux Administrations aéroportuaires canadiennes	-	19 221	-	18 595	-	18 595
Prêts assumés de l'ex-Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent	716	692	-	686	-	179
Total des soldes en cours sur les prêts - Programmes et cessions	25 740	44 065	-	42 433	-	42 255
Politiques						
Investissement dans Ridley Terminals Inc.	90 000	90 000	-	90 000	-	90 000
Administration						

ministérielle						
Investissement dans la Monnaie royale canadienne ¹	-	40 000	-	-	-	-
Total des prêts, investissements et avances	115 740	174 065	-	132 433	-	132 255

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

1. Suite au transfert de la Monnaie royale canadienne du ministre des Transports au ministre du Revenu national, l'investissement dans la Monnaie royale canadienne est maintenant présenté dans le RMR 2003-2004 de l'Agence du revenu du Canada.

5.10 Passif éventuel

Type de passif éventuel (milliers \$)	Au		
	31 mars 2002	31 mars 2003	31 mars 2004
Garanties d'obligations et emprunts	64 147	63 000	-
Litiges ¹	8 340	7 855	33 404
Total du passif éventuel	72 487	70 855	33 404

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

1. Dans le RMR de 2002-2003, on déclarait deux types de litiges : « Blessures ou décès » et « Rupture de contrat ». Après l'examen interne de la gestion financière, ces deux rubriques sont réunies en une seule, intitulée « Litiges ».

5.11 Principales initiatives en matière de réglementation

Objectif de l'initiative en matière de réglementation	Résultats attendus	Critère de mesure du rendement	Résultats acquis
Examen du Règlement sur les systèmes informatisés de réservation (SIR) canadiens en vue de réduire le fardeau réglementaire, conformément aux exigences d'un marché fluctuant rapidement, des percées technologiques et de l'évolution d'autres administrations.	Modification du règlement de 1995 sur les systèmes informatisés de réservation pour l'adapter à l'évolution du marché.	Publication du projet de modification du règlement sur les SIR à l'automne de 2003. Les parties intéressées ont été consultées et elles appuient majoritairement les modifications proposées.	Le nouveau Règlement sur les SIR a été publié dans la Partie I de la <i>Gazette du Canada</i> en octobre 2003. On a longuement consulté les parties intéressées, d'autres ministères et les hautes instances d'autres

		La version définitive, fruit des consultations, publiée au printemps de 2004.	administrations. Le règlement définitif a été publié dans la Partie II de la <i>Gazette du Canada</i> en mai 2004.
Modification de la Loi sur l'aéronautique pour traiter de la gestion de la fatigue, de l'assurance-responsabilité, des systèmes de gestion des compagnies aériennes, de l'analyse et de la production de rapports sur les données de sécurité et des nouveaux outils d'exécution et d'observation.	Harmoniser les exigences législatives aux besoins de l'industrie.	L'adoption du <i>Projet de loi sur l'aéronautique</i> par le Parlement se traduira par une amélioration de la sécurité aérienne.	Il y a eu prorogation du Parlement avant que le projet de modification ne soit adopté. On entend présenter le projet de loi au cours de 2004-2005.
Réforme de toute la réglementation, des normes et des documents relevant de la <i>Loi sur la marine marchande du Canada</i> (LMMC de 2001).	<u>Phase 1</u> : Plus de cent règlements seront refondus en quelque 30 nouveaux règlements d'ici la fin de 2006. <u>Phase 2</u> : Environ 35 règlements actuels seront refondus en quelque 11 nouveaux règlements.	La publication de nouveaux règlements et de règlements modifiés dans la Partie II de la <i>Gazette du Canada</i> a été approuvée. Les nouveaux règlements sont plus modernes, rationnels et conformes à la LMMC de 2001.	La Phase 1 de la réforme de la réglementation en vertu de la LMMC de 2001 s'est étalée sur l'ensemble de la période de rapport de l'exercice 2003-2004. Elle devrait se conclure à la fin de l'année 2006.
Modification du Règlement canadien sur la sûreté aérienne pour donner plus de pouvoir au programme de contrôle des non-voyageurs.	Restreindre l'accès aux zones réglementées aux détenteurs de laissez-passer ou taux personnes ayant fait l'objet d'un contrôle.	Prévenir l'accès des personnes non autorisées dans les zones réglementées.	Meilleur contrôle de l'accès aux zones réglementées.

5.12 Initiatives horizontales

NOM DE L'INITIATIVE : SÛRETÉ MARITIME		NOM DU OU DES MINISTÈRES RESPONSABLES : TRANSPORTS CANADA	
Date de lancement : 2001	Date de clôture : En cours	Affectation financière Fédérale totale : 172,5 millions \$	

Description de l'initiative: L'initiative concernant la sûreté maritime est une initiative majeure visant à améliorer la sûreté des ports, des voies navigables et des eaux territoriales du Canada. Parmi les volets couverts par cette initiative figurent :

- Surveillance et contrôle accru du trafic maritime
- Meilleure coordination et consultations plus étendues en matière de sûreté maritime
- Programmes d'attestation de sécurité pour les employés du secteur maritime
- Nouvelles exigences relatives aux visas des marins étrangers membres d'équipages de navires canadiens
- Installation de nouveaux outils de détection dans les ports du Canada et visant la surveillance des conteneurs
- Augmentation des ressources de la GRC consacrées aux interventions d'urgence et au soutien de la sûreté maritime
- L'initiative concernant la sûreté maritime permettra au Canada de respecter les normes et obligations internationales, dont celles que définit actuellement l'Organisation maritime internationale (OMI).

Ces mesures permettront également au Canada de maintenir sa position concurrentielle face à ses partenaires commerciaux du monde, du fait qu'il répondra à leurs exigences en matière de sûreté maritime.

Résultat(s) partagé(s) :

Les activités et les résultats partagés en matière de sûreté maritime sont :

Principales activités :

- Connaissance du secteur - surveillance et contrôle accru du trafic maritime
- Réactivité - Ajout de ressources consacrées aux interventions d'urgence et au soutien de la sûreté
- Protection - Comprenant des programmes d'attestation de sécurité pour les employés du secteur maritime travaillant dans des zones réglementées et de nouvelles exigences en matière de visa pour les marins étrangers faisant partie d'équipages canadiens ainsi que l'installation dans les ports canadiens d'outils de détection pour le contrôle des conteneurs.
- Collaboration - Meilleure coordination et consultations plus étendues en matière de sûreté maritime

Résultat final :

Amélioration de la sûreté des ports, des voies navigables et des eaux territoriales du Canada.

NOM DE L'INITIATIVE :

NOM DU OU DES MINISTÈRES RESPONSABLES :

SÛRETÉ MARITIME

TRANSPORTS CANADA

Structure de gouvernance :

Le Gouvernement du Canada a mis sur pied le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime (GTISM), sous l'égide de Transports Canada; il a pour mandat la définition et la coordination des interventions du gouvernement fédéral à l'appui des objectifs du Canada en matière de sûreté publique et de lutte au terrorisme maritime et en matière d'application des exigences internationales concernant la sécurité maritime. Conformément aux directives du GTISM, chaque ministère intéressé assume les responsabilités suivantes, annoncées en janvier 2003 :

Transports Canada:

Dirige les initiatives gouvernementales en matière d'amélioration de la sûreté maritime. Direction du GTISM. Mise au point d'une réglementation conforme aux nouvelles exigences de l'Organisation maritime internationale; Supervision de la sûreté maritime et exécution (Phase I) et Programme d'attestations de sécurité dans les zones maritimes réglementées (programme qui sera exécuté avec l'aide de la GRC et du Service canadien du renseignement de sécurité).

Ministère des Pêches et Océans Canada (MPO)/Garde côtière canadienne : Partenaire de l'amélioration des connaissances du secteur dans la zone économique exclusive du Canada, chargé de l'augmentation des activités de surveillance et de la mise en place d'une infrastructure terrestre d'un Système d'identification automatique et de la mise au point d'un mécanisme de poursuite longue portée des navires. En outre, durant la période couverte par le rapport, le MPO a accru sa capacité d'intervention en mer lors d'incidents relatifs à la sûreté maritime Le maintien en service du LORAN-C, un système de radionavigation longue portée et de positionnement soutient nos initiatives de collaboration avec les États-Unis.

Citoyenneté et Immigration:

Imposition de visas aux marins qui se joignent à des équipages canadiens (en collaboration avec le Service canadien du renseignement de sécurité). Amélioration du contrôle des passagers et des équipages.

Sécurité publique et Protection civile Canada:

Tenue d'exercices de lutte au terrorisme.

Agence des services frontaliers du Canada :

Installation de matériel de détection des radiations dans les ports choisis.

Gendarmerie royale du Canada :

Projet concernant les ports nationaux; Formation d'une équipe d'intervention d'urgence.

Défense nationale :

Contribution à l'amélioration de la collaboration et de la coordination par le biais d'un programme d'échange de données et de gestion de l'information maritime; amélioration de la surveillance du territoire par l'utilisation d'un réseau de radars haute fréquence à ondes de surface à pour surveiller les secteurs côtiers les plus achalandés.

NOM DE L'INITIATIVE :

SÛRETÉ MARITIME

Partenaires fédéraux	Nom des programmes	Affectation totale (milliers \$)	Dépenses prévues pour	Dépenses réelles en 2003-	Résultats prévus en 2003-2004	Résultats acquis en 2003-2004
----------------------	--------------------	----------------------------------	-----------------------	---------------------------	-------------------------------	-------------------------------

			2003- 2004 (milliers \$)	2004 (milliers \$)		
1. Transports Canada	a) Fonds de coordination de la sûreté maritime	2003-2004 à 2007- 2008 : 16 200 \$ en cours : 2 000 \$	5 100 \$	950 \$	Affectation de ressources au soutien de projets ponctuels ou courts menés par des ministères ou des organismes en vue d'améliorer la coordination des travaux visant la sûreté maritime entre les ministères et organismes fédéraux et avec d'autres administrations s'intéressant à la sûreté maritime.	Système de gestion des renseignements et d'échange de données maritimes - élaboration d'un concept d'exploitation du soutien à l'étude de définition du projet en 2004- 2005.
	b) Définition de la réglementation de l'OMI	3 200 \$	1 100 \$	1 060 \$	Principaux résultats (18 premiers mois) : L'application des engagements internationaux pris par le Canada, notamment ceux sur les modifications apportées à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) et du Code international de sécurité des navires et des installations portuaires en juillet 2004 ont grandement contribué à l'amélioration de notre sûreté.	Non disponible (N.d.)

	c) Programme de surveillance et d'application de la loi sur la sûreté maritime	2003-2004 : 1 000 \$ 2004-2005 à 2007-2008 : 13 500 \$ Courant : 3 000 \$	1 000 \$	678 \$	Sûreté accrue à bord des navires et dans les installations portuaires par la mise en application de normes minimales.	N.d.
--	--	---	----------	--------	---	------

NOM DE L'INITIATIVE :
SÛRETÉ MARITIME

	d) Programme d'attestations de sécurité dans les zones maritimes réglementées	2003-2004 à 2007-2008 : 11 800 \$ Courant : 2 000 \$	3 600 \$	1 323 \$	L'installation des infrastructures requises pour surveiller l'accès aux zones maritimes réglementées sera terminée à l'automne 2004. Le traitement des attestations de sécurité des transports s'effectuera au rythme de 10 000 par année.	N.d.
2. Ministère des Pêches et Océans (MPO) et Garde côtière canadienne	a) Système d'identification automatique et système longue portée d'identification et de poursuite des navires.	2003-2004 : 1 500 \$ 2004-2005 : 4 500 \$ 2005-2006 : 11 500 \$ 2006-2007 : 8 500 \$ à compter de 2007-2008 : 1 500 \$	1 500 \$	1 500 \$	Financement obtenu en vertu d'approbations préliminaires de projet en 2003-2004 en vue de l'élaboration d'un document d'approbation définitive de projet et de la poursuite des tests d'évaluation.	L'approbation définitive de projet a été accordée par le Conseil du Trésor. Les tests d'évaluation sont terminés.
	b) Patrouilles de surveillance aérienne (MPO)	À compter de 2003-	2 000 \$	2 000 \$	Augmentation du nombre d'heures de patrouille.	Le nombre d'heures de patrouille a été

		2004 : 2 000 \$			Soutien de l'échange de données entre les ministères. Interopérabilité accrue.	accru d'environ 40 %. Le ministère de la Défense nationale a obtenu des informations améliorées.
NOM DE L'INITIATIVE : SÛRETÉ MARITIME						
3. Citoyenneté et Immigration Canada et Service canadien du renseignement de sécurité	a) Contrôle des passagers et des équipages	3 600 \$	3 600 \$	2 800 \$	Conception et exécution de la formation en sûreté maritime. Affectation d'agents de sûreté maritime dans diverses régions dont la C.-B., l'Atlantique, Terre-Neuve et Québec; en tout, 21 agents à plein temps ont été nommés. Rédaction d'un manuel de politiques et procédures à l'intention des agents. Recherche et acquisition de matériel spécialisé à l'intention des agents de sûreté maritime dont des vestes de flottaison, des lampes de poche anti-étincelles, des chaussures, etc.	21 agents à temps plein ont été engagés dans les régions de l'Atlantique, de la C.-B. et du Québec. Un cours sur la sûreté maritime a été mis au point et donné aux nouveaux agents. On a fourni aux agents le matériel spécialisé dont ils avaient besoin. Un manuel sur les politiques et les procédures a été rédigé à l'intention des agents.
	b) Visas pour les marins qui s'engagent dans des équipages canadiens	500 \$	700 \$	500 \$	Réduction marquée du nombre de marins tentant d'entrer illégalement au Canada. Réduction de 90% des 51 personnes qui se prétendent marin et qui débarquent chaque année dans les aéroports	La levée de l'exemption de détenir un visa est entrée en vigueur le 11 juin 2003. Aucune donnée n'a été compilée.

					canadiens.	
					Réduction de 90% des 85 personnes interceptées alors qu'elles tentaient de voyager au Canada à la faveur de documents acquis frauduleusement.	
NOM DE L'INITIATIVE :						
SÛRETÉ MARITIME						
4. Sécurité publique et Protection civile Canada	Exercices de formation à la lutte au terrorisme	174 \$	174 \$	40 \$ Au cours de l'exercice 2003-2004, certains facteurs ont influé sur le calendrier de travail et sur la planification des dépenses imputables à cette initiative. Parmi les principaux, soulignons la tenue en avril et mai de l'exercice canado-américain TOPOFF 2 qui était une priorité nationale; la mise au point d'un Protocole concernant les incidents maritimes prérequis à la tenue d'exercices maritimes, puisqu'il définit les rôles et responsabilités des intervenants et la constitution du nouveau ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile. La création de ce ministère a entraîné une révision du Protocole concernant les incidents maritimes puisqu'il créait une nouvelle structure de commandement et de contrôle au sein du gouvernement du Canada.	Sensibilisation à l'importance des ressources que le fédéral doit consacrer à la lutte au terrorisme et à l'entente qui doit exister entre les premiers intervenants, d'autres paliers de gouvernements et nos partenaires internationaux. Promotion des méthodes exemplaires de lutte au terrorisme. Repérage des points faibles et des points à améliorer en s'assurant de l'harmonisation des ententes nationales de lutte au terrorisme en considérant une menace fluctuante. Établissement de liens plus forts entre tous les organismes canadiens de lutte au terrorisme.	Établissement d'un calendrier de travail, de jalons de planification et d'objectifs et enjeux stratégiques pour les deux premiers exercices maritimes.

					Démonstration auprès de nos partenaires internationaux de la capacité du Canada de réagir efficacement aux incidents maritimes.	
NOM DE L'INITIATIVE :						
SÛRETÉ MARITIME						
5. Agence des services frontaliers du Canada	Matériel de détection des radiations	9 500 \$	5 300 \$	500 \$ 4 systèmes au carbone	Mise en place de technologies de dépistage des radiations dans les ports maritimes de Vancouver, Montréal, Halifax et Saint- John pour vérifier tous les conteneurs qui entrent au Canada.	Un appareil de dépistage au carbone a été installé dans chaque port; le processus d'acquisition de détecteurs des radiations aux points d'entrée est enclenché.
6. Ministère de la Défense nationale	Radar haute fréquence à ondes de surface dans quatre ou cinq stations	N.d.	N.d.	N.d.	Mise en place d'un réseau de quatre ou cinq stations de Radar haute fréquence à ondes de surface (qui seront intégrées aux deux stations similaires existantes.	Le projet est en marche.
7. Gendarmerie royale du Canada	Formation d'une équipe d'intervention d'urgence	2 600 \$	600 \$	600 \$	Nouveau financement pour une équipe d'intervention d'urgence armée, spécialisé dans l'abordage de navires. Évaluation des besoins en formation. Rédaction de normes applicables aux cours de formation et de lignes directrices nationales. Formation des instructeurs.	N.d.

					Les cours seront donnés durant l'exercice 2004-2005.
TOTAL	N.d.	N.d.	N.d.		
NOM DE L'INITIATIVE : SÛRETÉ MARITIME					
Observations sur les écarts : On a observé des progrès considérables dans le cadre de la plupart des projets approuvés en vertu du Fonds de coordination de la sûreté maritime. Cependant, quelques projets doivent faire l'objet d'une mise au point plus précise, car leur incidence sur les activités du Ministère est beaucoup plus complexe que prévu. Les ministères effectuent des évaluations et des analyses supplémentaires, afin de s'assurer que l'on prend rapidement des mesures à l'égard de toutes les questions (c.-à-d., techniques et juridiques), et ainsi garantir une mise en oeuvre rapide et uniforme.					
Résultats obtenus par les partenaires extérieures au gouvernement fédéral: N.d.					
Personne-ressource: Gerry Frappier, Directeur général, Sécurité maritime, Transports Canada					
Nom de l'initiative: VISION SÛRETÉ ROUTIÈRE 2010			Nom du ou des ministères responsables : TRANSPORTS CANADA		
Date de lancement : 2000	Date de clôture : 2010	Affectation financière Fédérale totale : 21,2 millions \$			
Description de l'initiative: Vision sécurité routière 2010 est un plan à long terme visant à faire des routes canadiennes les routes les plus sûres au monde d'ici 2010. Tous les ministres des transports et de la sécurité routière ont adopté le plan à l'automne 2000.					
La principale différence entre Vision sécurité routière 2010 et son prédécesseur (Vision sécurité routière 2001) s'observe au niveau de la fixation d'objectifs nationaux quantifiés (réduire de 30 % le nombre moyen d'usagers tués ou gravement blessés sur les routes au Canada d'ici 2010) et de sous-objectifs applicables aux principaux problèmes de sécurité routière (p. ex., port de la ceinture de sécurité, dispositifs de retenue des nourrissons et des enfants, alcool au volant, sécurité des routes rurales et sécurité des véhicules commerciaux). L'objectif national sera atteint si le nombre de décès et de blessures graves diminue de 900 et de 5 500 respectivement d'ici 2010. En 2002, le Canada se classait au huitième rang des pays de l'Organisation de coopération et de développement économiques pour le nombre de décès par milliard de kilomètres parcourus.					
On trouvera de plus amples renseignements sur les efforts déployés par le Canada pour faire des routes canadiennes les routes les plus sûres au monde à l'adresse Internet www.tc.gc.ca/securiteroutiere/vision/menu.htm .					
Résultat(s) partagé(s) :					
Tous les efforts de partenariat appuient au moins l'un des quatre objectifs stratégiques de Vision sécurité routière 2010 - sensibilisation accrue aux problèmes de sécurité routière; amélioration des communications et de la collaboration entre organismes responsables de la sécurité routière; renforcement des mesures d'exécution; amélioration des méthodes de collecte et la qualité des données nationales sur la sécurité routière - qui se traduiront par une sécurité routière accrue pour tous les Canadiens.					
Nom de l'initiative: VISION SÛRETÉ ROUTIÈRE 2010			Nom du ou des ministères responsables : TRANSPORTS CANADA		

Structure de gouvernance :

Un cadre de responsabilité englobant des groupes de travail composés de tous les intervenants, tant des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux que les grandes organisations publiques et privées a été mis en œuvre en vue de la définition et de l'exécution des initiatives qui permettront d'atteindre les objectifs fixés. Chaque année, un rapport résumant les activités entreprises et les progrès accomplis en vue de la réalisation des objectifs de la Vision est soumis au Comité des sous-ministres.

Partenaires fédéraux	Nom des programmes	Affectation totale (milliers \$)	Dépenses prévues pour 2003-2004 (milliers \$)	Dépenses réelles en 2003-2004 (milliers \$)	Résultats prévus en 2003-2004	Résultats acquis en 2003-2004
1. Transports Canada	Vision sécurité routière 2010	21 235 \$	Les dépenses prévues de Transports Canada sont reliées à l'ensemble des programmes de Vision sécurité routière 2010 - 21 235 \$.	Les dépenses prévues de Transports Canada sont reliées à l'ensemble des programmes de Vision sécurité routière 2010 - 21 235 \$.	L'objectif national est de diminuer le nombre moyen de décès ou de blessures graves d'usagers de la route de 30% pour la période de 2008 à 2010 comparativement à la moyenne pour les années de 1996 à 2001.	Les données de 2003-2004 ne sont pas encore disponibles.
2. Gendarmerie royale du Canada	Données non disponibles.					
3. Santé Canada						
Total		N.d.	N.d.	N.d.		

Observations sur les écarts : N.d.

Résultats obtenus par les partenaires extérieures au gouvernement fédéral: N.d.

Personne-ressource : Paul Gutoskie, Gestionnaire, Vision sécurité routière, Transports Canada

5.13 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. Ils permettent à ce dernier d'obtenir des conseils et des services hautement spécialisés à l'appui de ses politiques et de l'exécution de ses programmes.

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. En outre, Transports Canada délègue divers niveaux de pouvoirs d'acquisition à ses gestionnaires et à ses spécialistes des marchés. Le pouvoir d'acheter des articles de faible valeur délégué aux gestionnaires leur permet de répondre immédiatement à leurs exigences opérationnelles. Les spécialistes des acquisitions possédant de grandes compétences et une vaste expérience se chargent des demandes plus complexes et des autres besoins.

Le cadre des délégations de Transports Canada est conçu pour faciliter les processus d'approvisionnement du Ministère.

Un comité ministériel d'examen des marchés s'assure de la conformité de ceux-ci aux politiques, aux lignes directrices et aux directives du Secrétariat du Conseil du Trésor et approuve tous les marchés à fournisseur unique dont la valeur dépasse 25 000 \$.

Le Ministère accorde en moyenne 7 000 marchés par année, représentant une valeur approximative de 35,5 millions \$. Ces chiffres ne tiennent pas compte des appels d'offres faits par l'entremise de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) ni des marchés que ce ministère signe au nom de Transports Canada.

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

Le Ministère possède un réseau Intranet dans lequel les gestionnaires et le personnel peuvent consulter des bulletins sur divers aspects des mécanismes d'approvisionnement, un guide sur l'équipement et les marchés réservé exclusivement aux gestionnaires et des documents d'information spécifique à l'intention des spécialistes des marchés. Divers cours sur les marchés ont également été élaborés et offerts régulièrement aux gestionnaire et au personnel.

5.14 Information sur l'imputation aux clients extérieurs

Par souci de cohérence avec les rapports antérieurs sur l'imputation aux clients extérieurs, le présent tableau a été établi à partir des directives s'appliquant au *Rapport ministériel sur le rendement de 2002-2003* et de la *Politique d'imputation aux clients extérieurs* du Secrétariat du Conseil du Trésor. Nous savons que la *Politique d'imputation aux clients extérieurs* est actuellement à l'étude en raison de l'entrée en vigueur, le 31 mars 2004, de la *Loi sur les frais d'utilisation*. Toutefois, lors de la rédaction du rapport, il n'existait pas encore d'interprétation gouvernementale officielle des modalités d'application de la nouvelle loi. Transports Canada a indiqué d'un fond ombré les imputations aux clients extérieurs susceptibles d'être des « frais d'utilisation » aux termes de la *Loi sur les frais d'utilisation*. Les parties non ombrées correspondent à des exceptions à la *Politique d'imputation aux clients extérieurs* qui ne sont pas, à notre avis, des « frais d'utilisation » au sens de la *Loi sur les frais d'utilisation*.

Activité de recettes/d'imposition de frais	Type de recettes/ frais	Pouvoir d'établissement des recettes/des frais	Recettes prévues 2003-2004 ¹ (milliers \$)	Recettes réelles 2003-2004 (milliers \$)	Coût estimatif total ² (milliers \$)	Normes de service	Résultat sur le rendement	Consultations et analyses	Gestion des différends
PROGRAMMES ET CESSIONS									
Aéroports – Concessions	Location et utilisation de biens publics	<i>Loi sur les immeubles fédéraux et les biens réels fédéraux</i> http://lois.justice.gc.ca/fr/E-8.4/index.html	Non disponible N. d.	855	N. d.	N. d.	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> http://lois.justice.gc.ca/fr/E-41/index.html	N. d.	112	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.

CLiquez sur l'image pour l'agrandir

Information sur l'imputation aux clients extérieurs (suite)

Activité de recettes/d'imposition de frais	Type de recettes/ frais	Pouvoir d'établissement des recettes/des frais	Recettes prévues 2003-2004 ¹ (milliers \$)	Recettes réelles 2003-2004 (milliers \$)	Coût estimatif total ² (milliers \$)	Normes de service	Résultat sur le rendement	Consultations et analyses	Gestion des différends
Aéroports – Locations	Location et utilisation de biens publics	<i>Loi sur les immeubles fédéraux et les biens réels fédéraux</i> http://lois.justice.gc.ca/fr/E-8.4/index.html	N. d.	5 282	N. d.	N. d.	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 d'espaces sont établies de la même façon dans le périmètre des aéroports.	N. d.

CLiquez sur l'image pour l'agrandir

Information sur l'imputation aux clients extérieurs (suite)

Activité de recettes/d'imposition de frais	Type de recettes/ frais	Pouvoir d'établissement des recettes/des frais	Recettes prévues 2003-2004 ¹ (milliers \$)	Recettes réelles 2003-2004 (milliers \$)	Coût estimatif total ² (milliers \$)	Normes de service	Résultat sur le rendement	Consultations et analyses	Gestion des différends
Aéroports – Redevances générales d'aérogare, redevances d'atterrissage, redevances de stationnement des aéronefs, RDSA, à l'adresse : www.tc.gc.ca/lois-reglements/GF/NERAI/ET/la/rcslements/120/1a129a/1a129a.html	Services à caractère non réglementaire	Paragraphe 4.4(2) de la <i>Loi sur l'aéronautique</i> (http://lois.justice.gc.ca/fr/A-2/index.html), et section 2 du Décret autorisant la prise de règlements ministériels – <i>Règlement sur les redevances des services aéronautiques</i>	N. d.	4 518	20 231 Coût des services directs aux bénéficiaires ³ : 18 008	N. d.	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 feront l'objet d'une publication préalable dans la partie I de la <i>Gazette du Canada</i> . Ce mécanisme permet de tenir les partenaires informés.	N. d.

CLiquez sur l'image pour l'agrandir

Information sur l'imputation aux clients extérieurs (suite)

Activité de recettes/d'imposition de frais	Type de recettes/frais	Pouvoir d'établissement des recettes/des frais	Recettes prévues 2003-2004 ¹ (milliers \$)	Recettes réelles 2003-2004 (milliers \$)	Coût estimatif total ² (milliers \$)	Normes de service	Résultat sur le rendement	Consultations et analyses	Gestion des différends
Aéroports – Redevances de stationnement des véhicules aux aéroports, à l'adresse : www.tc.gc.ca/lois-reglements/GF/NERAL/131/131.html#COU40LKE NORD.75YVFJ.B	Services à caractère non réglementaire	Paragraphe 4.4(2) de la <i>Loi sur l'aéronautique</i> (lois.justice.gc.ca/fr/A-2/index.html) et section 2 du Décret autorisant la prise de règlements ministériels – <i>Règlement sur les redevances de stationnement des véhicules aux aéroports</i>	N. d.	225	1 856	N. d.	N. d.	Les redevances et le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation font l'objet d'une publication préalable dans la partie I de la <i>Gazette du Canada</i> .	N. d.
Aéroports – Paiements versés aux administrations aéroportuaires	Location et utilisation de biens publics	<i>Loi sur les immeubles fédéraux et les biens réels fédéraux</i> (lois.justice.gc.ca/fr/E-8.4/index.html)	240 918 Exercice 2004-2005 : 283 438 Exercice 2005-2006 : 292 961 Exercice 2006-2007 : 301 012	213 393	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.

Cliquez sur l'image pour l'agrandir

Information sur l'imputation aux clients extérieurs (suite)

Activité de recettes/d'imposition de frais	Type de recettes/frais	Pouvoir d'établissement des recettes/des frais	Recettes prévues 2003-2004 ¹ (milliers \$)	Recettes réelles 2003-2004 (milliers \$)	Coût estimatif total ² (milliers \$)	Normes de service	Résultat sur le rendement	Consultations et analyses	Gestion des différends
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> (lois.justice.gc.ca/fr/E-11/index.html)	1 298 Exercice 2004-2005 : 1 298 Exercice 2005-2006 : 3 181 Exercice 2006-2007 : 3 611	1 298	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.
Ports – Locations	Location et utilisation de biens publics	<i>Loi sur les immeubles fédéraux et les biens réels fédéraux</i> (lois.justice.gc.ca/fr/E-8.4/index.html)	N. d.	2 374	N. d.	N. d.	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.

Cliquez sur l'image pour l'agrandir

Information sur l'imputation aux clients extérieurs (suite)

Activité de recettes/d'imposition de frais	Type de recettes/frais	Pouvoir d'établissement des recettes/des frais	Recettes prévues 2003-2004 ¹ (milliers \$)	Recettes réelles 2003-2004 (milliers \$)	Coût estimatif total ² (milliers \$)	Normes de service	Résultat sur le rendement	Consultations et analyses	Gestion des différends
Ports – Recettes des ports publics : services publics, droits d'amarrage, de quaiage et de port, droits exigés aux ports publics, à l'adresse : www.tc.gc.ca/programmes/ports/menudroitsportspublics.htm	Services à caractère non réglementaire	<i>Loi maritime du Canada</i> (lois.justice.gc.ca/l/1/C/67/index.html)	N. d.	9 000	Coût des services directs aux bénéficiaires ³ : 50 800	N. d.	N. d.	Les fonctionnaires du Ministère avisent les usagers et les intervenants de toute modification apportée aux droits 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	N. d.
Ports – Baux/licences	Services à caractère réglementaire	<i>Loi maritime du Canada</i> (paragraphe 71(1)) (www.tc.gc.ca/lois/reglements/GEN/RALE/L/1me/loi/mc-a.html)	N. d.	63	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.

CLiquez sur l'image pour l'agrandir

Information sur l'imputation aux clients extérieurs (suite)

Activité de recettes/d'imposition de frais	Type de recettes/frais	Pouvoir d'établissement des recettes/des frais	Recettes prévues 2003-2004 ¹ (milliers \$)	Recettes réelles 2003-2004 (milliers \$)	Coût estimatif total ² (milliers \$)	Normes de service	Résultat sur le rendement	Consultations et analyses	Gestion des différends
SÉCURITÉ ET SÛRETÉ									
Sécurité aérienne – Ventes	Vente de biens et de produits d'information	<i>Loi sur la gestion des finances publiques</i> (lois.justice.gc.ca/l/1/F/11/index.html)	242	242	N. d.	Directive de l'Aviation civile n° 35 : www.tc.gc.ca/AviationCivile/directives/dir35.htm	N. d.	Site Web : www.tc.gc.ca/AviationCivile/communications/publications.htm	Voir site Web : www.tc.gc.ca/AviationCivile/AssuranceQualite/AO/plantes/menu.htm

CLiquez sur l'image pour l'agrandir

Information sur l'imputation aux clients extérieurs (suite)

Activité de recettes/d'imposition de frais	Type de recettes/frais	Pouvoir d'établissement des recettes/des frais	Recettes prévues 2003-2004 ¹ (milliers \$)	Recettes réelles 2003-2004 (milliers \$)	Coût estimatif total ² (milliers \$)	Normes de service	Résultat sur le rendement	Consultations et analyses	Gestion des différends
Sécurité aérienne – Droits réglementaires	Services à caractère réglementaire	<i>Loi sur l'aéronautique</i> (lois.justice.gc.ca/l/1/A/2/index.html), <i>Règlement de l'aviation canadien</i> (RAC), que l'on trouvera à l'adresse : www.tc.gc.ca/aviationcivile/SecurReg/Affaires/RAC/menu.htm	9 736	7 962	265 314 Coût des services directs aux bénéficiaires ³ : 74 868	Directive de l'Aviation civile n° 35 : www.tc.gc.ca/AviationCivile/directives/dir35.htm On peut consulter les normes relatives aux niveaux de service à l'adresse www.tc.gc.ca/AviationCivile/NiveauxDeService.htm	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 font l'objet d'une publication préalable dans la partie I de la <i>Gazette du Canada</i>	Voir site Web : www.tc.gc.ca/AviationCivile/AssuranceQualite/AO/plantes/menu.htm

Activité de recettes/ d'imposition de frais	Type de recettes/ frais	Pouvoir d'établissement des recettes/des frais	Recettes prévues 2003-2004 ¹ (milliers \$)	Recettes réelles 2003-2004 (milliers \$)	Coût estimatif total ² (milliers \$)	Normes de service	Résultat sur le rendement	Consultations et analyses	Gestion des différends
Sécurité maritime – Recouvrement des coûts des inspections	Services à caractère réglementaire	<i>Loi sur la marine marchande du Canada</i> lois.justice.gc.ca/f/S/S-9/index.html	N. d.	17	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.
Sécurité routière – Recherche et développement	Services à caractère non réglementaire	Accords de recherche	N. d.	384	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.
Registrai re des véhicules importés	Services à caractère non réglementaire	Marché de services	N. d.	1 526	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.
Centre d'essais pour véhicules automobiles	Utilisation de biens publics	Marché de services	N. d.	195	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.
Sécurité ferroviaire – Droits d'inspection	Services à caractère réglementaire	Accords	N. d.	208	N. d.	N. d.	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	N. d.	997	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.

CLiquez sur l'image pour l'agrandir

Information sur l'imputation aux clients extérieurs (suite)

Activité de recettes/ d'imposition de frais	Type de recettes/frais	Pouvoir d'établissement des recettes/des frais	Recettes prévues 2003-2004 ¹ (milliers \$)	Recettes réelles 2003-2004 (milliers \$)	Coût estimatif total ² (milliers \$)	Normes de service	Résultat sur le rendement	Consultations et analyses	Gestion des différends
POLITIQUES									
Locations	Location et utilisation de biens publics	<i>Loi sur les immeubles fédéraux et les biens réels fédéraux</i> lois.justice.gc.ca/f/E/8.4/index.html	N. d.	123	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.
Prévisions relatives aux services aériens	Services à caractère non réglementaire	Accords	N. d.	225	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.
ADMINISTRATION MINISTÉRIELLE									
Locations	Location et utilisation de biens publics	<i>Loi sur les immeubles fédéraux et les biens réels fédéraux</i> lois.justice.gc.ca/f/E/8.4/index.html	N. d.	743	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.

CLiquez sur l'image pour l'agrandir

Information sur l'imputation aux clients extérieurs (suite)

1. Les recettes prévues indiquées pour les exercices 2004-2005, 2005-2006 et 2006-2007 ont été approuvées lors de la mise à jour annuelle des niveaux de référence.

2. Les coûts sont estimatifs et calculés selon les charges réparties selon les dépenses courues.

3. Les coûts des services directs aux bénéficiaires sont calculés conformément à la méthode utilisée par le passé pour déterminer les droits. Ainsi, les coûts sont divisés en coût de service aux utilisateurs de services (Services directs aux bénéficiaires) et en coûts assumés par les contribuables (Services indirects aux bénéficiaires). Comme exemples de frais généraux, soulignons les frais de définition et d'application de normes de sûreté et sécurité, de surveillance de l'observation des normes de sécurité, etc.

5.15 Évaluations et vérifications

Vérifications effectuées en 2003-2004 :

- Vérification des programmes de contribution aux aéroports
- Vérification des accords d'exploitation et de contribution relatifs aux quais de l'État situés à Annapolis Royal et à Walton
- Vérification des ententes de contribution visant les quais de l'État situés à Hantsport et à Iona et la jetée B du quai de Pictou
- Vérifications de bénéficiaires du Programme de cession des ports
- Vérification des services ferroviaires aux voyageurs non assurés par Via Rail
- Vérification de l'Opération Gareautrain
- Vérification des marchés de services
- Vérification de divers ports de la Région du Pacifique
- Vérifications régionales du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires.

Certain des rapports de vérification sont disponibles à l'adresse suivante : www.tc.gc.ca/services-generaux/verifications/menu.htm.

Évaluations terminées en 2003-2004:

- Évaluation des services voyageurs non assurés par Via Rail en région éloignée
- Évaluation du programme de coopération internationale
- Évaluation des services subventionnés de traversier dans la Région de l'Atlantique
- Évaluation du programme de contributions de Transports Canada pour soutenir le Code national de sécurité à l'intention des transporteurs routiers
- Évaluation de l'Opération Gareautrain - Contribution à l'Association des chemins de fer du Canada
- Évaluation du Fonds de cession des ports
- Évaluation du programme de reconnaissance et de récompense
- Évaluation du recrutement postsecondaire à TC - Enquête auprès des gestionnaires de l'embauche

- Évaluation du programme de déploiement et d'intégration des systèmes de transport intelligents
- Évaluation du programme de cession des aéroports qui ne font pas partie du Réseau national des aéroports
- Évaluation du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires

Nos bureaux

ADMINISTRATION CENTRALE DE TRANSPORTS CANADA	BUREAUX RÉGIONAUX DE TRANSPORTS CANADA
<p>Site Web : www.tc.gc.ca</p> <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>Région de l'Atlantique 95, rue Foundry Moncton (Nouveau-Brunswick) 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 4900, 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>

Autres sources d'information disponibles en direct

Voyage accessible : www.accesstotravel.gc.ca/.

Lois relevant des compétences exclusives ou partagées du Ministre des Transports: www.tc.gc.ca/lois-reglements/listedeslois/menu.htm.

Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) : : www.tc.gc.ca/services-generaux/verifications/2003/1577-03-001/menu.htm

Sécurité aérienne : www.tc.gc.ca/AviationCivile/menu.htm

Fonds pour l'infrastructure frontalière et Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique : www.infrastructure.gc.ca/bif/index_f.shtml?menu32 et www.infrastructure.gc.ca/csif/index_f.shtml?menu33

Comité national canadien de l'Association mondiale de la route (CNC-AIPCR): www.cnc-piarc-aipcr.ca/fr/piarc_defaut.htm

Aviation civile : www.tc.gc.ca/civilaviation

Plan de gestion des sites contaminés : www.tc.gc.ca/programmes/environnement/sitescontamines/menu.htm

Représentativité - Faire place au changement : www.hrma-agrh.gc.ca/ec-fpac/index_f.asp

Préparatifs d'urgence : www.tc.gc.ca/vigilance/spu/preparatifs_durgence/menu.htm

Systèmes des transports intelligents : www.its-sti.gc.ca

Examen de la gestion de la Stratégie de développement durable de Transports Canada 2001-2003 : www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/sommaire03/menu.htm

Initiatives en transport maritime : www.tc.gc.ca/pol/fr/transport_maritime/menu_f.htm

Sécurité maritime : www.tc.gc.ca/securitemaritime/menu.htm

Sûreté maritime : www.tc.gc.ca/vigilance/spu/maritime/menu.htm

Normes sur le transport routier : www.tc.gc.ca/pol/fr/camionnage_autocar/menufr.htm

Cadre de politiques en matière de langues officielles : www.tbs-sct.gc.ca/pubs_pol/hrpubs/OffLang/olpf-cplo_f.asp

Recommandations des comités parlementaires et réponses du gouvernement : www.parl.gc.ca/InfocomDoc/37/2/TRAN/Studies/Reports/tranrp02-f.htm et www.parl.gc.ca/common/committee.asp?Language=F

Cession de ports: www.tc.gc.ca/programmes/ports/menu.htm

Sécurité routière: www.tc.gc.ca/securiteroutiere/menu.htm

PSIR - Routes: www.tc.gc.ca/PSIR/menu.htm

PSIR - Intégration du système canadien de transport - Postes frontaliers et études:
www.tc.gc.ca/pol/fr/brochuref/crossingsf.htm

Transport maritime de courte distance : www.tc.gc.ca/pol/fr/transport_maritime/shortseaS_f/menu_f.htm

Frontière intelligente : www.dfait-maeci.gc.ca/can-am/menu-fr.asp?mid=1&cat=10

Rapport annuel sur les transports au Canada en 2003 : www.tc.gc.ca/pol/fr/rapport/anre2003/toc_f.htm

Centre de développement des transports : www.tc.gc.ca/cdt/menu.htm

Transport des marchandises dangereuses: www.tc.gc.ca/tmd/menu.htm

Statistiques sur la sécurité des transports par Mode: www.tc.gc.ca/pol/fr/rapport/anre2003/4_f.htm

Initiatives de Transports Canada relatives au changement climatique:
www.tc.gc.ca/programmes/environnement/changementsclimatiques/menu.htm

Stratégie de développement durable 2004-2006 de Transports Canada:
www.tc.gc.ca/programmes/Environnement/DD/sdd0406/menu.htm

Cadre de responsabilisation de gestion du Secrétariat du Conseil du Trésor (CRG): www.tbs-sct.gc.ca/maf-crg/index_f.asp

Rapport annuel de VIA Rail: : www.viarail.ca/entreprise/ra/2003/

Date de modification : 2004-10-28

The logo for the Government of Canada, featuring the word "Canada" in a serif font with a red maple leaf above the letter 'a'.