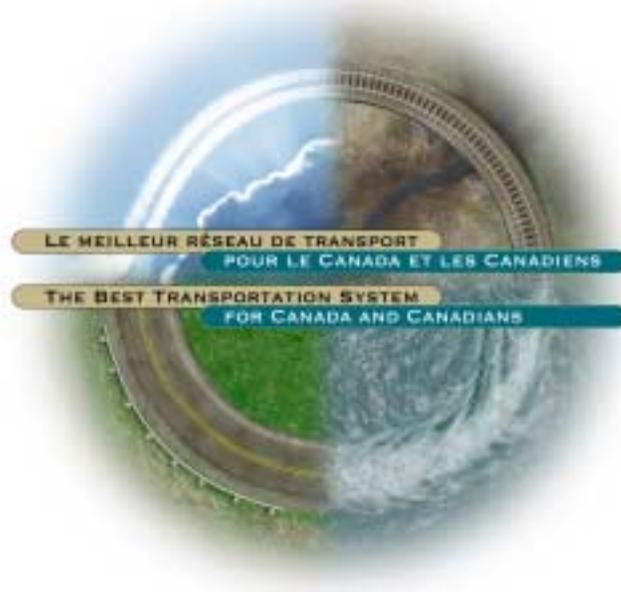




Transport
Canada

Transports
Canada



Transports Canada

Budget des dépenses 2003-2004 Rapport sur les plans et les priorités

Approuvé

Ministre des Transports

Canada 

Table des matières

1.0 Messages	1
1.1 Message du Ministre	1
1.2 Déclaration	3
2.0 Aperçu de Transports Canada	4
2.1 Qui nous sommes	4
2.2 Mandat législatif	4
2.3 Objectifs stratégiques	5
2.4 Structure organisationnelle axée sur les résultats	5
2.5 Coexécutants	7
2.6 Modèle de rendement axé sur les résultats	8
2.7 Aperçu des dépenses prévues	9
3.0 Contexte de planification – enjeux et priorités	10
3.1 Vision des transports	10
3.2 Appuyer les priorités établies dans le discours du Trône	11
4.0 Rendement prévu	13
4.1 Rapports avec le discours du Trône	13
4.2 Plans et priorités par objectif stratégique	14
4.2.1 <i>Contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada</i>	14
4.2.2 <i>Établir des normes rigoureuses pour assurer la sécurité et la sûreté du réseau de transport</i>	25
4.2.3 <i>Protection de l’environnement physique</i>	33
4.3 Programme de gestion de Transports Canada	39
Annexe 1 – Tableaux financiers	45
Annexe 2 – Nos secteurs d’activités	58
Annexe 3 – Adresse de nos bureaux	59
Index	60

Liste des tableaux financiers

Tableau 1 – Coût net des programmes pour l'année budgétaire.....	45
Tableau 2 – Sommaire des dépenses en immobilisations par secteur d'activités	46
Tableau 3 – Précisions sur les principales dépenses en immobilisations	47
Tableau 4 – Sommaire des paiements de transfert par secteur d'activités	49
Tableau 5 – Précisions sur les programmes de paiements de transfert	50
Tableau 6 – Source des recettes disponibles et des recettes non disponibles	54
Tableau 7 – Prêts, investissements et avances.....	56
Tableau 8 – Pouvoir de dépenser en vertu du Budget principal des dépenses	57

Les symboles suivants sont utilisés dans ce rapport :



Renseignements détaillés à la page indiquée.



Renseignements détaillés dans un autre document.



Renseignements détaillés sur un site Web.

Sigles employés

ACSTA.....	Administration canadienne de la sûreté du transport aérien
APC.....	Administration portuaire canadienne
BST.....	Bureau de la sécurité des transports
CCMC.....	Conseil consultatif maritime canadien
CCSF.....	Comité consultatif sur la sécurité ferroviaire
CEVA.....	Centre d'essais pour véhicules automobiles
CGVMSL.....	Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent
CN.....	Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada
CP Rail.....	Canadien Pacifique Ltée
EES.....	Politique sur l'évaluation environnementale stratégique
FAA.....	Federal Aviation Administration (É.-U.)
FCP.....	Fonds de cession des ports
GED.....	Gouvernement en direct
GES.....	Gaz à effet de serre
LCEE.....	<i>Loi canadienne sur l'évaluation environnementale</i>
LMC.....	<i>Loi maritime du Canada</i>
LMMC.....	<i>Loi sur la marine marchande du Canada</i>
LRMM.....	<i>Loi sur la responsabilité en matière maritime</i>
LSP.....	<i>Loi sur la sécurité publique</i>
LSVA.....	<i>Loi sur la sécurité des véhicules automobiles</i>
LTC.....	<i>Loi sur les transports au Canada</i>
OACI.....	Organisation de l'aviation civile internationale
OCDE.....	Organisation de coopération et de développement économiques
OMI.....	Organisation maritime internationale
P et C.....	Programmes et Cessions
PAIA.....	Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires
PJCC.....	Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc
PNA.....	Politique nationale des aéroports
PNFIE.....	Programme national de fiabilité des infrastructures essentielles
PSIR.....	Programme stratégique d'infrastructure routière
R et D.....	Recherche et développement
RNA.....	Réseau national d'aéroports
S et S.....	Sécurité et Sûreté
SDD.....	Stratégie de développement durable
SGE.....	Système de gestion de l'environnement
SGS.....	Système de gestion de la sécurité
SGSF.....	Système de gestion de la sécurité ferroviaire
SRTD.....	Sur la route du transport durable
STI.....	Système de transport intelligent
TAC.....	Tribunal de l'aviation civile
TMD.....	Transport des marchandises dangereuses
TP.....	Publication de Transports Canada
VA.....	Voyage accessible

1.0 Messages

1.1 Message du Ministre

J'ai l'honneur de présenter le *Rapport 2003-2004 sur les plans et les priorités* de Transports Canada qui fait état de l'orientation du Ministère au cours des trois prochains exercices.

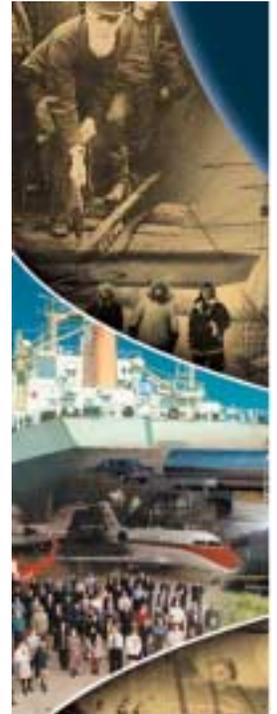
Le secteur des transports devra affronter des défis majeurs au cours des années à venir au Canada, et le gouvernement s'est doté d'une stratégie pour relever ces défis.

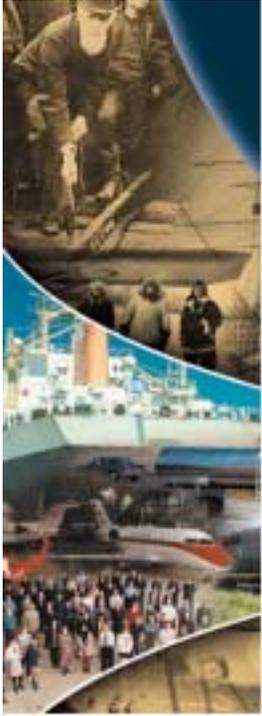
Pour bien nous préparer, nous avons lancé en avril 2001 le Schéma d'orientation des transports, un ambitieux projet dont l'objectif est d'établir une vision pour le meilleur réseau de transport qui soit pour le Canada et les Canadiens. En vertu de cette initiative, Transports Canada, avec le concours de ses partenaires au sein et à l'extérieur du gouvernement, s'est affairé sur plusieurs grands fronts : sécurité et sûreté, villes aptes à supporter la concurrence et communautés en santé, changements climatiques et innovation et compétences. Je m'empresse d'ajouter que non seulement ces dossiers ont des répercussions sur les transports, mais qu'ils correspondent aussi aux priorités nationales du gouvernement canadien.

Au Canada, les transports sont véritablement la cheville ouvrière de l'économie nationale puisque le réseau achemine pour plus d'un milliard de dollars de marchandises chaque année. Quarante pour cent du produit intérieur brut du Canada a un rapport direct avec les échanges commerciaux dont une bonne part sous la forme des marchandises acheminées par camion et par train, par bateau et par avion, entre le Canada, les États-Unis et les marchés du monde entier.

Quelle orientation devons-nous prendre? Pour commencer, je pense que nous devons raffermir les gains réalisés à la suite des changements survenus dans le cadre stratégique pour les transports. Nous devons également nous concentrer sur la création d'un milieu de réglementation capable de faire face aux défis nouveaux qui font rapidement leur apparition dans notre secteur.

Mais, avant tout, nous devons nous occuper de la sécurité et de la sûreté. Le gouvernement est intervenu avec rapidité et efficacité à la suite des terribles événements du 11 septembre 2001, afin de renforcer la sécurité et la sûreté dans tous les modes de transport. Le Canada a toujours eu l'un des réseaux de





transport les plus sûrs du monde, et nous entendons continuer à développer et à alimenter une culture de sécurité au sein du secteur des transports.

Les Canadiens exigent par ailleurs de meilleures performances environnementales du secteur des transports, qui est le principal responsable des émissions de gaz à effet de serre au Canada. Le secteur est censé faire sa part pour aider le Canada à s'acquitter de ses obligations internationales au titre du changement climatique.

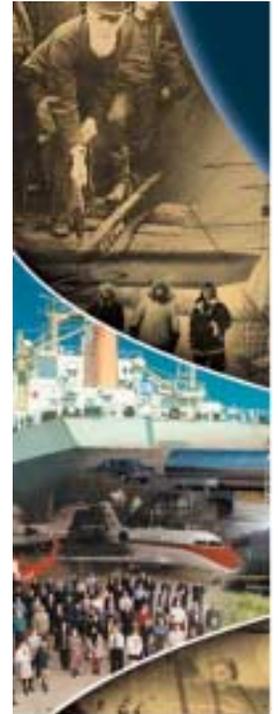
De plus, pour que le réseau de transport canadien soit efficace et concurrentiel sur le plan économique, nous devons à tout prix nous attaquer au problème de congestion. L'encombrement des voies de circulation dans les centres urbains et les grands couloirs commerciaux rognent sur notre productivité et notre compétitivité. Nous devons continuer d'engager des investissements stratégiques dans les transports et les infrastructures.

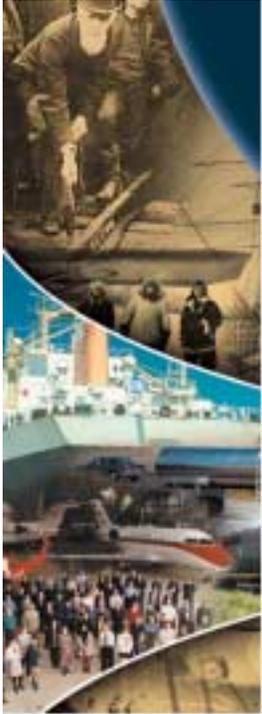
Comme vous le voyez, nos objectifs sont ambitieux. Je suis convaincu que le document *Droit devant : Une vision pour les transports au Canada* (anciennement le Schéma d'orientation des transports) permettra de concilier les besoins en équipements du réseau de transport et les besoins économiques, sociaux et environnementaux de la prochaine décennie, et même au-delà.

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

1.2 Déclaration

DÉCLARATION DE LA DIRECTION <i>Rapport sur les plans et les priorités 2003-2004</i>	
<p>J'ai l'honneur de présenter au Parlement le <i>Rapport sur les plans et les priorités 2003-2004</i> (RPP) de</p> <p style="text-align: center;">TRANSPORTS CANADA</p> <p>À ma connaissance, les données figurant dans ce rapport :</p> <ol style="list-style-type: none">1. reflètent fidèlement les plans et les priorités du Ministère;2. sont conformes aux principes de divulgation d'informations énoncés dans les <i>Lignes directrices sur la préparation du Rapport sur les plans et les priorités 2003-2004</i>;3. sont complètes et exactes;4. reposent sur des systèmes d'information et de gestion du Ministère fiables. <p>Je suis satisfait des procédés et des procédures d'assurance de la qualité qui ont servi à la préparation de ce RPP.</p> <p>Le Cadre de planification, de rapport et de responsabilisation (CPRR) sur lequel repose ce document a été approuvé par les ministres du Conseil du Trésor et sert de fondement à la reddition de comptes sur les résultats obtenus au moyen des ressources et des pouvoirs fournis.</p>	
Signature :	_____
Nom :	_____ Louis Ranger
Titre :	_____ Sous-ministre
Date :	_____





2.0 Aperçu de Transports Canada

2.1 Qui nous sommes

Transports Canada est chargé de donner suite aux politiques, aux programmes et aux objectifs fixés par le gouvernement du Canada en matière de transports. Le Ministère contribue à veiller à ce que tous les éléments du réseau de transport fonctionnent de façon efficace et intégrée afin d'offrir aux Canadiens un réseau viable qui soit sûr et 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 sûr, efficace et respectueux de l'environnement

2.2 Mandat législatif

Au Canada, tous les échelons de gouvernement ont certaines responsabilités en ce qui a trait au réseau de transport national.

L'exécution des programmes et des services de Transports Canada se fait en vertu de nombreux pouvoirs législatifs et constitutionnels. Notre objectif est d'élaborer un cadre pertinent de politiques et de lois qui amélioreront la sécurité, la sûreté, la compétitivité et la durabilité écologique du réseau de transport canadien.

Certaines des lois administrées par Transports Canada :

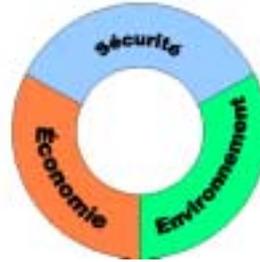
- *Loi sur l'aéronautique*
- *Loi maritime du Canada*
- *Loi sur la marine marchande du Canada*
- *Loi sur les transports au Canada*
- *Loi sur le ministère des Transports*
- *Loi sur la responsabilité en matière maritime*
- *Loi sur la sécurité automobile*
- *Loi de 1987 sur les transports routiers*
- *Loi sur la sécurité ferroviaire*
- *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*

On trouvera une liste complète des lois administrées par Transports Canada sur son site Web à <http://www.tc.gc.ca/lois-reglements/listede-lois/menu.htm>

2.3 Objectifs stratégiques

Les objectifs stratégiques de Transports Canada sont :

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



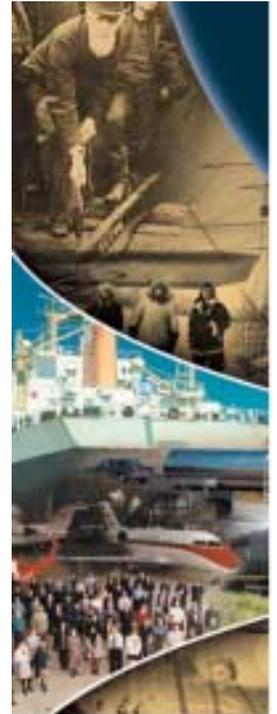
2.4 Structure organisationnelle axée sur les résultats

Aujourd'hui, la plupart des questions requièrent une approche pluridisciplinaire – qui tient compte d'un large spectre de facteurs liés à la sécurité, à l'économie et à l'environnement. De plus, la plupart des problèmes exigent le partenariat et la collaboration de nombreuses instances publiques et de multiples intervenants. Comme les mesures prises pour obtenir des résultats dans un secteur peuvent avoir de profondes répercussions sur d'autres, les décisions doivent être soigneusement soupesées et analysées pour assurer l'équilibre optimal entre des intérêts antagonistes.

Pour répondre aux exigences du programme national complexe en matière de transports, Transports Canada a recours à une méthode de gestion matricielle. La matrice définit les responsabilités en matière de leadership sur le plan organisationnel et fonctionnel. Ainsi, les résultats sont au cœur de la planification et de la préparation de rapports au sein du Ministère et sont produits de façon intégrée, où les différences régionales trouvent leur place.

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

La gestion fonctionnelle est fondée sur les secteurs d'activités et les secteurs de services qui dépassent les frontières de la structure organisationnelle afin de permettre des interventions axées sur des stratégies et des résultats communs. La structure des secteurs d'activités et des secteurs de services a une orientation multimodale qui appuie les rôles essentiels du Ministère (v. figure 1).



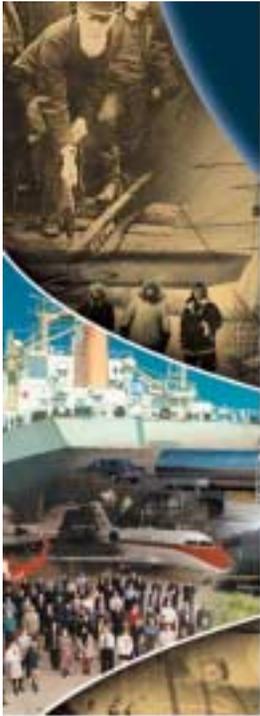
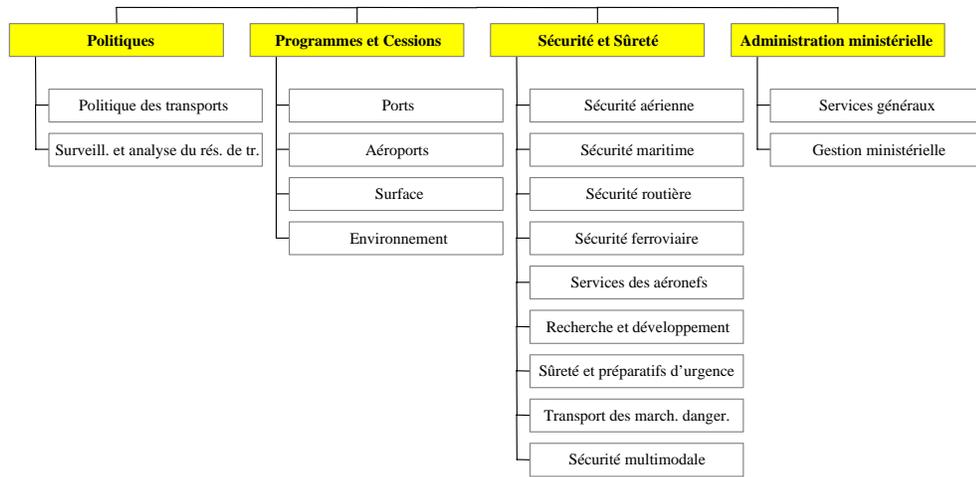


Figure 1 – Secteurs d’activités et secteurs de services de Transports Canada



On trouvera des précisions sur les quatre secteurs d’activités de Transports Canada (objectifs, activités et ressources) à l’annexe 2 à la page 58.

Nota : Le lien entre nos dépenses nettes 2003-2004 et nos objectifs stratégiques repose sur une approximation raisonnable afin de permettre au lecteur de se faire une idée de l’ampleur des dépenses consacrées à l’atteinte des résultats. À noter que les sociétés d’État sont comprises dans l’objectif relatif à la croissance économique et au développement social, à l’exception de l’ACSTA, qui figure pour sa part dans l’objectif relatif à la sécurité et à la sûreté.

Les secteurs d’activités et les secteurs de services sont les tribunes où l’on établit les politiques, les normes et les programmes nationaux et où l’on assure la direction fonctionnelle des bureaux régionaux établis pour veiller à ce que la prestation des services soit la plus proche possible des clients et des intervenants.

L’atteinte des objectifs stratégiques de Transports Canada dépend des résultats obtenus par les quatre secteurs d’activités du Ministère. Que ce soit par l’élaboration de politiques et de lois ou par l’exécution de programmes et la prestation de services, les travaux qu’accomplissent les secteurs d’activités ont des répercussions sur chacun des objectifs en matière de sécurité, d’économie et d’environnement. À chaque objectif stratégique se rattachent des résultats finals (résultats clés) que nous avons l’intention de mesurer dans le temps pour témoigner de l’atteinte de ces objectifs. Les résultats finals peuvent être appariés à une ou à plusieurs secteurs de services, ce qui assure le lien entre les secteurs d’activités et les objectifs stratégiques.

2003-2004 – Dépenses prévues par objectif stratégique (voir note)

Secteur d’activités (milliers de dollars)	Objectif stratégique			Total
	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	
Politiques	387 104	8 085	597	395 786
Programmes et Cessions	133 000	44 000	79 127	256 127
Sécurité et Sûreté	288	812 068	647	813 003
Administration ministérielle	36 072	85 444	6 316	127 832
Total	556 464	949 597	86 687	1 592 748

2.5 Coexécutants

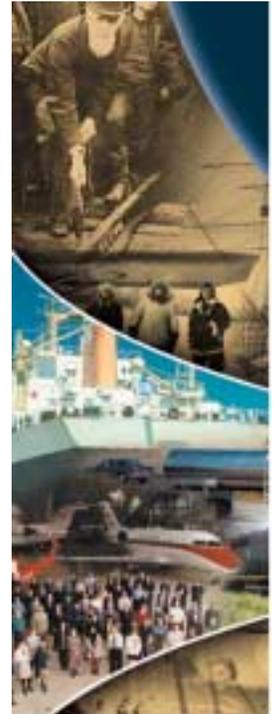
Transports Canada collabore avec des centaines d'autres organismes qui s'intéressent aux questions de transport.

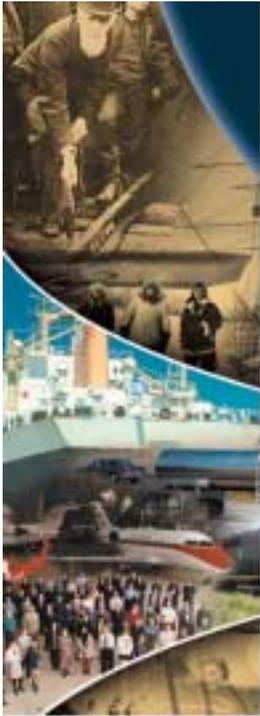
Autres organismes fédéraux – dont les programmes et les services peuvent être touchés par les activités de transport – Agriculture et Agroalimentaire Canada, Agence des douanes et du revenu du Canada, Administrations portuaires canadiennes, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, Agence canadienne d'inspection des aliments, Commission canadienne de sûreté nucléaire, Service canadien du renseignement de sécurité, Office des transports du Canada, Tribunal de l'aviation civile, ministère de la Défense nationale, Environnement Canada, 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.

Provinces, territoires et administrations municipales – en particulier en ce qui concerne l'entretien du réseau routier et le respect de la sécurité routière, de même que la coexécution du programme de transport des marchandises dangereuses.

Entreprises du secteur des transports – qui dépendent toutes de l'application équitable des règlements et de l'élaboration de politiques pour renforcer l'efficacité du réseau de transport, par exemple : Air Canada, Algoma Central Marine, Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada, Canadien Pacifique Limitée, Canadian Manufacturers of Aviation Equipment, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, Canadian Steamship Lines, Association canadienne des constructeurs de véhicules, NAV CANADA, VIA Rail et Westjet.

Organismes et associations – qui ont un intérêt direct dans les infrastructures de transport, le régime de réglementation et la sécurité – Association du transport aérien du Canada, Association des compagnies de chemin de fer régionales du Canada, Association québécoise de transport et des routes, Conseil canadien de la sécurité, Association canadienne des producteurs pétroliers, Conseil des aéroports du Canada, Association canadienne 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, Council of Marine Carriers, Fédération canadienne des municipalités, Opération Gareautrain, Association des chemins de fer du Canada, Fédération maritime du Canada, Association des transports du Canada, Conseil consultatif sur les politiques générales relatives au transport





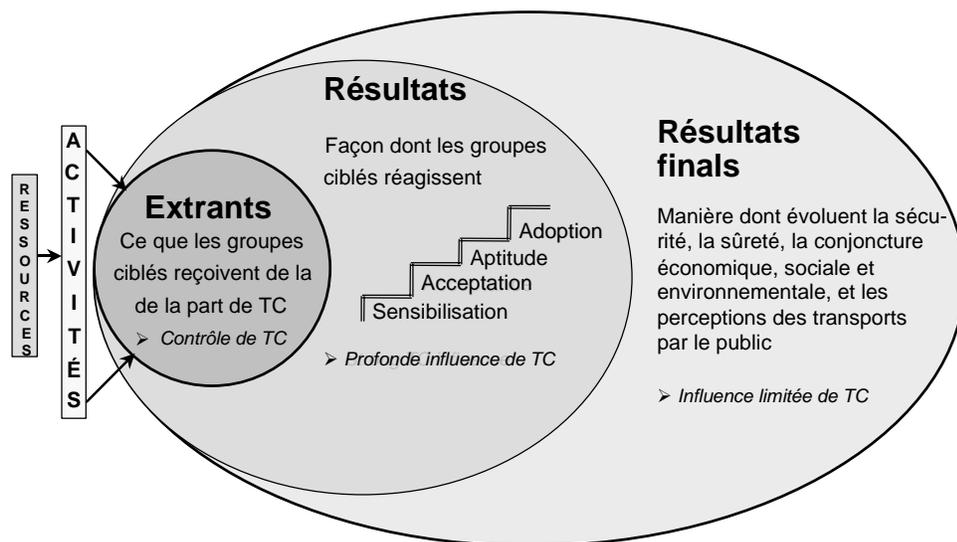
des marchandises dangereuses, syndicats et associations de constructeurs de véhicules.

Organisations internationales – afin d’échanger des renseignements et d’harmoniser les règlements sur les transports – Coopération économique Asie-Pacifique, Autorités conjointes de l’aviation, Organisation de l’aviation civile internationale, Organisation internationale du Travail, Organisation maritime internationale, OTAN, National Highway Traffic Safety Administration, Comité d’experts de l’ONU en matière de transport des marchandises dangereuses, Commission économique des Nations Unies pour l’Europe, Global World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations, Federal Aviation Administration des États-Unis, Federal Emergency Management Agency des États-Unis, Federal Highway Administration des États-Unis, Federal Railway Administration des États-Unis, Transportation Security Administration des États-Unis et World Road Association.

2.6 Modèle de rendement axé sur les résultats

Le modèle de rendement axé sur les résultats qui suit a été adopté dans tout le Ministère, et il vise tous les secteurs d’activités. L’élaboration et le peaufinement des mesures de rendement et des sources de données connexes sont des activités en cours qui ne sont pas terminées. Le cadre stratégique à long terme imminent, de même que les éventuelles réformes qui seront apportées au Cadre de planification, de rapport et de responsabilisation (CPRR) du Secrétariat du Conseil du Trésor, pourraient avoir des répercussions sur le régime de mesure du rendement en vigueur à Transports Canada.

Figure 2 – Modèle de sphères d’influence



Le rendement de Transports Canada est établi et mesuré et il en est rendu compte par rapport à trois niveaux de résultats. Chaque niveau dépend du précédent, à commencer par les activités et les extraits de gestion et d'exploitation, qui aboutissent aux résultats comportementaux et, enfin, aux résultats finals de niveau supérieur qui ont une incidence sur tous les Canadiens.

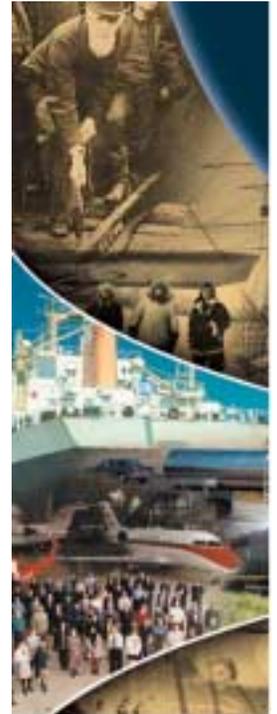
Du fait qu'il établit une chaîne de résultats qui explique la contribution du Ministère aux résultats, le modèle contribue à résoudre la question de l'attribution. Étant donné que les objectifs stratégiques de Transports Canada (sécurité, économie, environnement) ne dépendent pas exclusivement de la volonté du Ministère, le modèle logique permet de déterminer les principaux comportements sur lesquels le Ministère peut exercer une influence pour parvenir à des résultats.

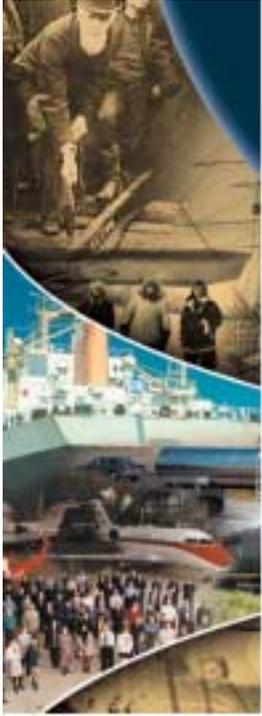
2.7 Aperçu des dépenses prévues

(milliers de dollars)	Dépenses réelles 2002-2003	Dépenses prévues 2003-2004	Dépenses prévues 2004-2005	Dépenses prévues 2005-2006
Politiques	414 553	396 344	323 519	294 691
Programmes et Cessions	534 959	543 979	429 047	389 288
Sécurité et Sûreté	344 549	850 129	832 560	796 908
Administration ministérielle	108 814	128 883	125 633	129 144
Total du Budget principal des dépenses (brutes)	1 402 875	1 919 335	1 710 759	1 610 031
Moins : Recettes disponibles¹	344 909	339 277	348 866	360 041
Total du Budget principal des dépenses (nettes)	1 057 966	1 580 058	1 361 893	1 249 990
Ajustements des dépenses ²	275 135	12 690	48 470	34 127
Dépenses prévues nettes	1 333 101	1 592 748	1 410 363	1 284 117
Moins : Recettes non disponibles¹	27 108	26 746	27 162	27 115
Plus : Coût estimatif des services fournis gratuitement	59 196	61 869	61 613	61 794
Coût net du Ministère	1 365 189	1 627 871	1 444 814	1 318 796
Équivalents temps plein	4 707	4 557	4 483	4 466

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

1. Pour d'autres précisions par secteur d'activités, voir le tableau 6 à la page 54.
2. Les ajustements reflètent les approbations obtenues après le dépôt du Budget principal des dépenses et, pour 2002-2003, les meilleures prévisions du total des dépenses nettes prévues jusqu'à la fin de l'exercice.





3.0 Contexte de planification – enjeux et priorités

3.1 Vision des transports

Les réformes fructueuses survenues dans les politiques des transports depuis vingt ans ont posé les bases de l'avenir. Toutefois, le secteur canadien des transports est toujours confronté à des enjeux de taille, à des pressions extérieures et aux grands courants du changement, comme :

- l'évolution rapide de la conjoncture commerciale;
- la mondialisation et l'intégration accrue des économies de l'Amérique du Nord;
- les revirements socio-économiques dans les régions urbaines, rurales et éloignées;
- la nécessité d'harmoniser les choses;
- les préoccupations suscitées par le milieu naturel;
- la nécessité d'établir des normes rigoureuses de sécurité et de sûreté;
- le besoin d'innover, de se livrer à des activités de recherche et développement et d'avoir des effectifs hautement qualifiés et adaptables.

Pour répondre aux exigences de cette conjoncture évolutive, le ministre des Transports a lancé l'initiative du Schéma d'orientation des transports en avril 2001. Celle-ci aboutira à un renouveau du cadre stratégique des transports qui portera sur les trois grands éléments de la durabilité du réseau de transport (société, économie et environnement), et donnera aux transporteurs et aux pourvoyeurs d'infrastructures la chance de s'adapter, d'innover, d'être compétitifs et de servir les expéditeurs et les voyageurs de manière à concilier chacun de ces éléments. En particulier, le Schéma orientera les décisions fédérales sur *les infrastructures, l'encadrement du marché, l'environnement, la sécurité et la sûreté, ainsi que l'innovation et les compétences.*

Tout en assurant la progression de son cadre stratégique, Transports Canada fera ressortir ses quatre principes du développement durable. Ceux-ci ne reconnaissent pas seulement la priorité du développement durable pour le Ministère, mais ils définissent la façon dont le Ministère appliquera ce concept au secteur des transports. Ces principes sont les suivants :

- économie – efficacité, internalisation des coûts, abordabilité;
- société – sécurité, sûreté et santé, accès et choix, qualité de vie;
- environnement – prévention de la pollution, protection et conservation, gestion de l'environnement;
- gestion – leadership et intégration, principe de précaution, consultations et participation du public, responsabilisation.

La politique des transports doit continuer de refléter les exigences qu'imposent la sécurité et la sûreté de la vie humaine et des biens matériels, et respecter le patrimoine environnemental des générations futures de Canadiens. Elle doit favoriser la circulation sans entraves des voyageurs et des marchandises pour appuyer la prospérité économique et assurer la durabilité de la qualité de vie. Elle doit nous orienter vers un régime de participation aux frais qui reflète plus fidèlement les coûts des activités de transport et les décisions sur les infrastructures de transport qui répondent aux besoins des usagers. Elle doit être sensible au besoin d'assurer l'accès raisonnable du réseau national de transport aux régions éloignées du Canada ainsi que l'accès des personnes ayant une déficience sans obstacles abusifs. Elle doit favoriser l'harmonisation des mesures prises dans tous les modes de transport à l'appui de l'intermodalité et de la neutralité modale.

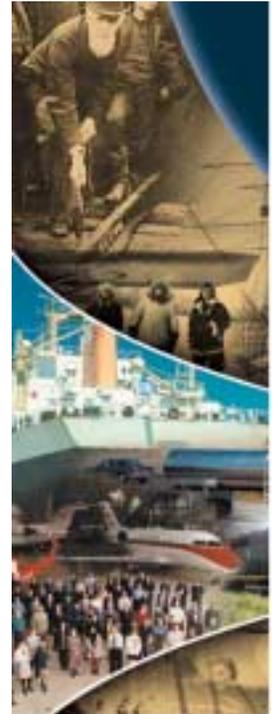
Pour atteindre l'objectif d'un cadre stratégique intégré et cohérent pour les transports, il est indispensable d'établir des partenariats et des collaborations entre les gouvernements et avec le secteur privé, en tenant compte des compétences, des rôles et des responsabilités respectifs de tous les participants.

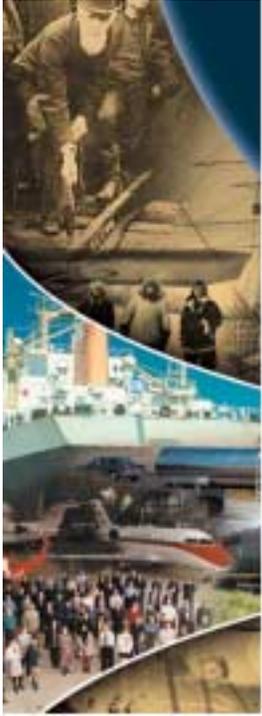
3.2 Appuyer les priorités établies dans le discours du Trône

Une politique des transports renouvelée devra appuyer les principales priorités énoncées dans le discours du Trône, notamment :

- édifier des villes concurrentielles et des communautés en santé;
- bâtir un environnement sain et relever le défi des changements climatiques;
- faire du Canada un pays qui attire talents et investissements, un chef de file mondial dans les domaines de l'innovation et de l'apprentissage;
- assurer la sûreté des Canadiens.

Dans le discours du Trône, le gouvernement inscrit l'élaboration d'une nouvelle stratégie des transports en tête de liste des initiatives actuelles de l'État. Il propose de « [...] déposer une nouvelle stratégie portant sur un système de transport sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement qui aidera à réduire la congestion dans nos villes et les embouteillages dans nos axes commerciaux » dans le cadre de « [...] un programme d'infrastructures s'étendant sur une période de dix ans de façon à permettre la mise en œuvre d'initiatives stratégiques à long terme qui sont essentielles à la compétitivité et à la croissance soutenue. » Le cadre stratégique renouvelé qui résultera du Schéma d'orientation fera partie intégrante de la contribution de Transports Canada à cet engagement.





La plupart des grandes infrastructures de transport se trouvent dans les limites ou à proximité des plus grands centres urbains du Canada. Un cadre stratégique renouvelé devra miser sur les succès enregistrés par le gouvernement dans l'élaboration de politiques qui contribuent à mieux intégrer ces infrastructures dans le contexte local : prévoir la participation des collectivités aux mécanismes de gestion et de surveillance; faciliter l'écoulement de la circulation; adopter des systèmes de transport intelligents et d'autres technologies de pointe. Ces mesures favoriseront la priorité établie par le gouvernement, qui est de promouvoir des villes aptes à supporter la concurrence et des communautés en santé.

Le cadre stratégique appuiera la priorité relative aux enjeux liés au changement climatique et à l'environnement. Tous les secteurs de la société canadienne, notamment celui des transports, seront invités à faire leur part pour que le Canada puisse s'acquitter des obligations qui lui échoient dans le cadre des changements climatiques. Dans le secteur des transports, ces responsabilités seront partagées entre tous les échelons de gouvernement et les secteurs public et privé. Des transports durables devront être le grand principe des choix opérés dans le domaine des transports, aussi bien en ce qui concerne la planification à long terme que les choix opérés par les usagers. Le cadre stratégique doit privilégier les véhicules plus sobres, les carburants qui émettent moins de gaz à effet de serre et le transport plus efficace des voyageurs et des marchandises. Le Ministère reconnaît par ailleurs que le secteur doit continuer à améliorer sa gestion de l'atmosphère, de l'eau, des habitats et des sols en général, et atténuer les nuisances acoustiques qui résultent de ses activités.

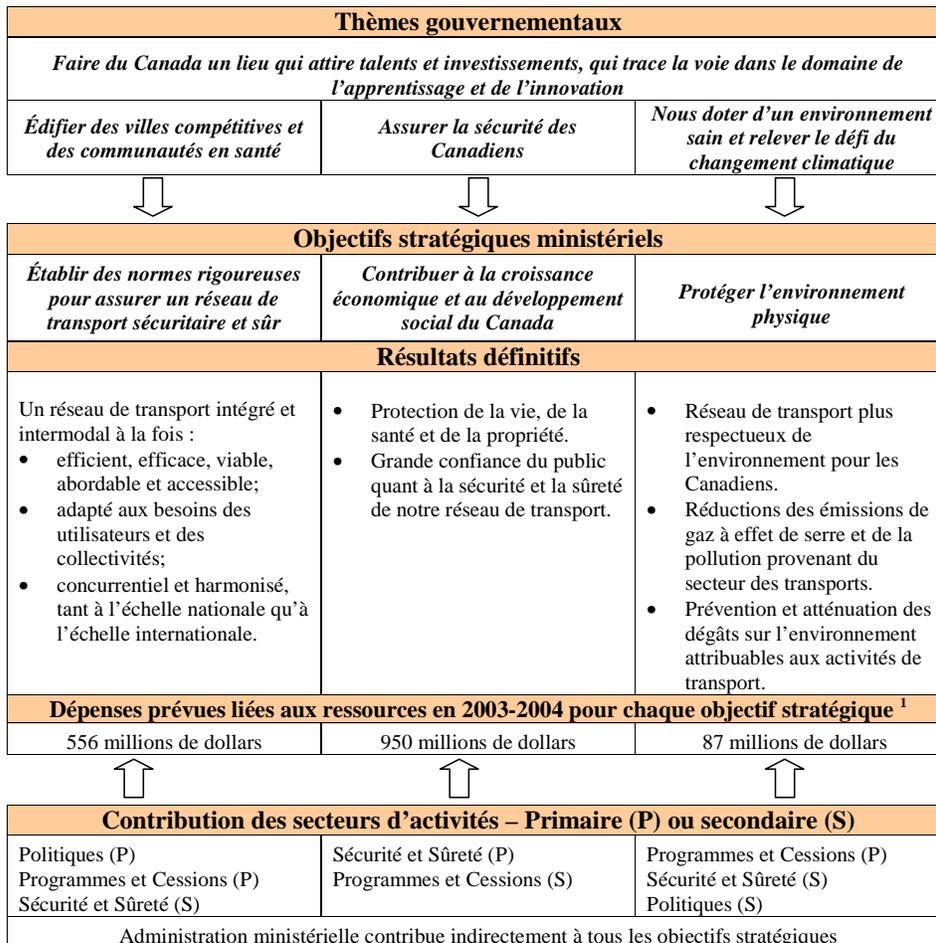
Le cadre stratégique appuiera également la priorité qui consiste à assurer la sûreté de tous les Canadiens. La sécurité et la sûreté sont un élément essentiel du mandat de Transports Canada, et le demeureront. Le Ministère continuera de s'assurer que les lois et les règlements garantissent et améliorent la sécurité, la sûreté et l'intégrité du réseau de transport.

L'innovation dans le secteur des transports est indispensable si l'on veut assurer la croissance et la compétitivité des transports, et sera un élément indispensable qui contribuera aux priorités nationales comme la réduction des gaz à effet de serre et l'amélioration de la qualité de vie dans les villes du pays. Le discours du Trône et le cadre stratégique attachent beaucoup d'importance aux mesures visant à favoriser l'innovation et le perfectionnement des compétences. De concert avec d'autres, Transports Canada s'emploiera à des solutions novatrices aux problèmes de transport, et le cadre stratégique dans son ensemble prônera un environnement propice à l'innovation, à la recherche et au développement et à l'utilisation du nouveau savoir. Il aidera également à s'assurer que le Canada dispose d'une main-d'œuvre hautement qualifiée et adaptable à l'appui du secteur des transports.

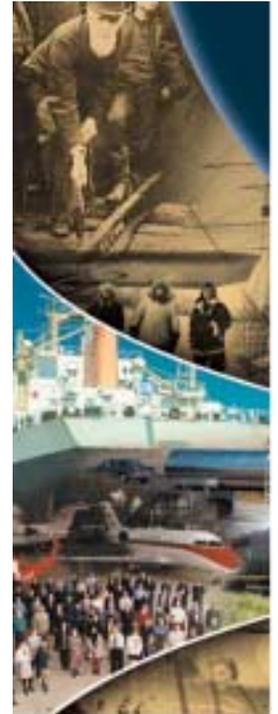
4.0 Rendement prévu

4.1 Rapports avec le discours du Trône

L'atteinte des objectifs stratégiques de Transports Canada dépend du rendement des quatre secteurs d'activités du Ministère. Que ce soit par l'élaboration de politiques et de lois, l'exécution de programmes et la prestation de services, les travaux réalisés au sein des secteurs d'activités ont des répercussions sur chacun des objectifs du Ministère en matière de sécurité, d'économie et d'environnement. À chaque objectif stratégique se rattachent des résultats finals (résultats clés), que nous avons l'intention de mesurer dans le temps afin de témoigner de l'atteinte de nos objectifs. Les résultats finals peuvent être liés à une ou plusieurs secteurs d'activités, ce qui permet de faire le lien entre les secteurs d'activités et les objectifs stratégiques, et de faire valoir les travaux des secteurs d'activités sous l'angle de leur contribution *primaire* et *secondaire* aux objectifs.



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 tient compte des sociétés d'État – Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc., Marine Atlantique S.C.C. et Queens Quay West Land Corporation, et que l'objectif de sécurité et sûreté tient compte de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien.





4.2 Plans et priorités par objectif stratégique

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

Résultats finals

Un réseau de transport :

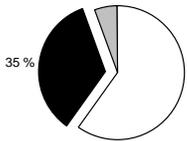
- qui soit efficace, rentable, viable, abordable et accessible;
- qui soit réceptif aux besoins des usagers et des collectivités;
- qui soit concurrentiel et harmonisé, à l'échelle nationale et internationale.

Les transports sont indispensables à la croissance économique et au développement social du Canada. La compétitivité du Canada sur les marchés mondiaux, sa productivité et la qualité de vie en général dépendent de l'efficacité et de la rentabilité du réseau de transport. Les transports sont un élément vital de la qualité de vie des Canadiens qui vivent dans les régions urbaines, rurales et éloignées. Le coût des services de transport comporte de nombreux éléments et englobe les coûts pris en charge par l'État (p. ex. pour la construction et l'entretien du réseau routier), par les usagers directs (p. ex. coûts des véhicules, tarifs de transport en commun, temps de déplacement) et par la société en général (p. ex. embouteillages, accidents, pollution). L'une des difficultés fondamentales qui se posent à Transports Canada consiste à trouver des méthodes stratégiques qui contribuent à minimiser les coûts d'ensemble des transports tout en tenant compte des impératifs d'ordre environnemental et social.

Le Ministère sait que, pour atteindre ses objectifs finals de niveau supérieur, il devra tenir compte de facteurs qui ne dépendent pas directement de sa volonté, comme les crises internationales, la conjoncture économique mondiale ou les mesures prises par d'autres gouvernements. En même temps, il comprend qu'il a besoin de données sur le rendement pour moduler ses priorités et ses stratégies afin de continuer à progresser dans la bonne direction. Les progrès seront surveillés au moyen d'indicateurs comme ceux qui figurent dans l'encadré ci-contre.

Indicateurs de progrès :

- Niveaux des services et des prix
- Viabilité actuelle et future des éléments du réseau
- Dynamique des coûts opérationnels
- Coûts pour les contribuables
- Satisfaction des collectivités et des usagers à l'égard des prix et des services
- Avantages d'une plus grande harmonisation pour l'industrie et les consommateurs



Dépenses prévues - Économie
556 millions de dollars

Défis

Les événements du 11 septembre 2001 nous ont fait prendre étrangement conscience de l'importance de la sécurité et de la sûreté des transports et de la capacité du Canada à se livrer à des échanges commerciaux avec efficacité. Le gouvernement fait preuve d'une grande vigilance pour assurer la sûreté du public voyageur et de nos frontières, tout en restant ouvert et efficace. Il faudra surveiller de près la relance de l'économie aux États-Unis et la lutte que ce pays mène contre le terrorisme car ce sont des facteurs qui auront un profond retentissement sur l'économie du Canada et, par conséquent, sur son secteur des transports.

L'évolution de la conjoncture socio-économique du Canada a inmanquablement des conséquences sur le secteur des transports. L'urbanisation a entraîné des embouteillages qui ont de graves répercussions sur l'efficacité du réseau de transport et qui contribuent à un accroissement de la consommation de carburant et des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre. Les infrastructures de transport et les services de transport en commun doivent tenir le même rythme que la croissance et le développement des centres urbains. En même temps, compte tenu de la faible densité de circulation dans les régions éloignées et rurales, il est difficile de financer de manière durable les coûts des infrastructures et des services de transport. Le vieillissement de la population canadienne veut dire par ailleurs qu'il faut s'attendre à une augmentation de la demande d'infrastructures et de services accessibles aux personnes ayant une déficience.

La mondialisation obligera le Ministère à élaborer des cadres concurrentiels qui aboutiront à l'efficacité et à l'abordabilité des services de transport pour les Canadiens et les entreprises du Canada. Ce phénomène réclame un plus grand niveau d'intégration, d'harmonisation et de collaboration entre les activités modales, les régimes de réglementation et d'autres juridictions.

Les défis de l'environnement, en particulier les changements climatiques, exigent que les politiques et les programmes de transport intègrent dans une plus large mesure le besoin de choix durables dans le domaine des transports.

Un secteur très novateur, mû par des effectifs hautement qualifiés, est essentiel si l'on veut relever tous ces défis en se dotant d'un réseau de transport vraiment durable, qui contribue à minimiser le coût social des transports. Pour ce faire, tous les protagonistes du réseau doivent concentrer leur attention sur les moyens de favoriser l'acquisition de compétences, d'entreprendre des activités de recherche et développement et de déployer de nouvelles technologies.





Principales activités

Transports Canada réagit à ces défis en élaborant des politiques modales et multimodales et des stratégies visant l'adoption de nouvelles initiatives, dont certaines pourront aboutir à de nouvelles lois ou à des lois modifiées. Le Ministère poursuit son programme de cessions déjà bien avancé, tout en continuant à exploiter les installations éloignées et celles qui n'ont pas encore été cédées. Là où le Ministère continue d'être propriétaire des terres et des infrastructures, il s'acquitte de ses responsabilités de propriétaire et mène des activités de surveillance et de contrôle. Le Ministère contrôle également plusieurs programmes de contribution financière visant à améliorer l'efficacité du réseau de transport du Canada et à favoriser la croissance économique et le développement social.

Secteurs prioritaires

Pour contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada, le Ministère concentrera ses efforts sur les secteurs suivants :

- cadre du marché – établir des règles qui permettent aux entreprises de transport de s'adapter, d'innover, de rester concurrentielles et de bien servir le public;
- infrastructures – favoriser les investissements dans les infrastructures de transport qui servent l'intérêt national et améliorent la qualité de vie de nos collectivités;
- innovation et compétences – encourager et faciliter l'innovation et l'acquisition de compétences dans le secteur des transports.

1. Cadre du marché

Les forces de la concurrence et du marché continueront d'orienter 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. Un climat concurrentiel aboutira à une baisse des coûts, à des gains d'efficacité et à une amélioration des services dans le réseau de transport.

En même temps, le marché doit tenir compte des valeurs sociales, de la dynamique démographique et des défis géographiques du Canada. Il se peut que l'intervention de l'État soit nécessaire pour atteindre les résultats souhaités, comme pour remédier aux imperfections du marché ou utiliser de manière préventive l'emprise sur le marché. Il existe quantité d'initiatives qui appuieront ces orientations, dont certaines sont décrites ci-après.

Transports multimodaux

Transports Canada adoptera un cadre stratégique renouvelé reposant sur l'initiative d'établissement d'un Schéma d'orientation des transports, qui a consisté à étudier les propositions, les recherches, les résultats et les recommandations du rapport final du Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada* (LTC) (présenté par le ministre des Transports le 18 juillet 2001). Compte tenu de cet examen et de l'évolution de la conjoncture stratégique du secteur des transports, des modifications seront apportées à la LTC en 2003 pour assurer l'actualisation des dispositions sur les cadres du marché.

Pour rendre le réseau national de transport accessible sans obstacles abusifs aux personnes ayant une déficience, le Ministère prendra part à un certain nombre d'initiatives, parmi lesquelles :

- la collaboration du gouvernement du Canada et du secteur du bénévolat pour établir de meilleures politiques sur l'accessibilité des transports pour tous les Canadiens;
- la campagne de publicité sur le Code de pratique pour la prestation de services accessibles à bord des autocars au Canada;
- le parachèvement de la construction du site Web Voyage accessible en établissant des partenariats avec l'ensemble des provinces et des territoires afin de permettre aux voyageurs ayant une déficience de trouver des renseignements utiles et des hyperliens avec des sources d'information sur les transports accessibles dans tout le Canada.

Transports Canada lancera également un certain nombre de projets de recherche traitant du développement durable et des changements climatiques. L'une de ces initiatives devrait aboutir à l'élaboration d'un cadre de comptabilisation du coût entier pour le réseau de transport du Canada. Cela se fera de concert avec d'autres échelons de gouvernement et le secteur privé.

Transport aérien

Pour ce qui est de la restructuration de l'industrie du transport aérien, le Ministère entend collaborer de près avec le Bureau de la concurrence pour évaluer l'efficacité des instruments à la disposition du gouvernement pour préserver un marché concurrentiel et proposer des améliorations, le cas échéant. Le Ministère continuera de libéraliser les accords bilatéraux de transport aérien du Canada qui permettent aux transporteurs canadiens d'avoir accès aux marchés aériens étrangers et aux transporteurs étrangers de desservir le Canada.



 Visiter nos sites Web à <http://www.review.cta-examenltc.gc.ca/francais/pages/recommandations-eltc.htm> et <http://www.tc.gc.ca/sujet/droitdevant/menu.htm>



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, l'Administration nationale de la sûreté du transport aérien et d'autres fournisseurs de services aériens. À titre de mesure provisoire, le gouverneur 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. Pour faciliter l'exploitation ininterrompue de l'industrie canadienne du transport aérien, 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.

Pour améliorer les économies d'efficacité en s'assurant que la réglementation canadienne est compatible avec les régimes en vigueur aux États-Unis et dans l'Union européenne, le Ministère révisé le règlement canadien relatif aux systèmes de réservation informatisés. Cet examen devrait être terminé en 2003-2004.

Transport maritime

Un examen du fonctionnement et des dispositions de la *Loi maritime du Canada* permettra de trouver des moyens d'améliorer les structures de gouvernance et de réaliser d'autres économies dans la prestation des services de transport maritime et renforcera la compétitivité des transports maritimes. Un groupe d'experts de l'industrie du transport maritime a été mis sur pied en mai 2002 pour entreprendre des consultations avec les intervenants. Plus de 140 mémoires écrits ont été reçus et plus de 75 observations ont été formulées au cours des consultations que le comité a tenues par tout le Canada. Le rapport sera publié en 2003.

Avec l'entrée en vigueur de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM) en août 2001, le gouvernement s'est vu investir du pouvoir d'établir des règlements qui obligent les navires utilisés à des fins commerciales ou publiques à souscrire un certain niveau d'assurance obligatoire. Ces règlements protègent ainsi les intérêts des passagers en cas de blessures ou de décès. Au début de 2003, le Ministère publiera un rapport au sujet d'une proposition visant un nouveau régime d'assurance obligatoire des passagers en vertu de la LRMM, lequel sera suivi de consultations avec les intervenants de l'industrie, les provinces et d'autres ministères et organismes du gouvernement fédéral, afin de favoriser l'établissement de projets de règlement connexes.

L'Accord général sur le commerce des services de l'Organisation mondiale du commerce, qui est entré en vigueur en 1995, devrait donner lieu à une

 Visiter notre site
Web à
http://www.tc.gc.ca/programmes/Aeroports/programme_responsabilite/menue.htm

nouvelle série de négociations entre 2002 et 2005. Les services maritimes se prêteront à des négociations, et le Canada présentera sa meilleure offre d'engagements, qui reposera sur deux grands principes : l'accès aux marchés (élimination des obstacles commerciaux) et le traitement national (annulation de la partialité des gouvernements envers leurs entreprises nationales).

Transports de surface

Pour promouvoir la sécurité nationale des transporteurs routiers et les échanges commerciaux, Transports Canada s'emploiera à resserrer l'harmonisation et la compatibilité des régimes de sécurité des transporteurs dans tout le Canada. Sur l'échiquier international, le Ministère copréside un mécanisme officiel d'harmonisation des normes régissant les transports de surface parmi les pays signataires de l'ALÉNA. Le Ministère a également pris l'engagement de préserver la norme nationale en vigueur sur les conditions de transport par camion. À cette fin, le Ministère se prévaudra du pouvoir réglementaire que lui confère la *Loi sur le transport par véhicule à moteur*.

Le Ministère analysera à nouveau 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 des normes d'entrée dans l'industrie nationale de l'autobus/autocar, d'un programme de subventions pour la desserte des régions rurales par autocar, de la réévaluation de l'accessibilité de l'industrie de l'autobus/autocar et des normes de sécurité, et d'une plus grande sensibilisation du public aux avantages que l'industrie de l'autobus/autocar présente pour l'environnement.

Alors que les réformes du système de transport et de manutention du grain (multiplication des appels d'offres pour les expéditions de la Commission canadienne du grain vers les ports, plafonnement des recettes annuelles des compagnies de chemin de fer et meilleure rationalisation des embranchements) se traduisent par une plus grande efficacité du système, un observateur indépendant, Quorum Corporation, continue de surveiller les performances du système afin de déterminer les problèmes qui pourraient nécessiter une autre intervention du gouvernement. Pour respecter un engagement pris dans le budget fédéral de 1996 et pour suivre la dynamique visant à rendre le système de transport du grain plus commercial, le gouvernement fédéral étudiera la possibilité de se débarrasser de son parc de wagons-trémies destinés au transport du grain.

Transports Canada s'emploiera à établir un mandat législatif pour VIA Rail. Ce mandat témoignera de l'importance que le gouvernement attache à la gestion de cette société d'État et à la prestation de services ferroviaires voyageurs sûrs et efficaces au Canada.





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. Le Ministère s'est engagé à parachever la cession de ses activités, à peaufiner les régimes de gestion en fonction des expériences récentes et à étudier de nouvelles possibilités de développement commercial des infrastructures de transport et des services. De concert avec Infrastructure Canada et d'autres intervenants, le Ministère continuera de se faire le défenseur des investissements stratégiques dans le réseau de transport du Canada. Dans le discours du Trône de septembre 2002, le gouvernement a manifesté son intention de lancer un programme de construction d'infrastructures échelonné sur dix ans pour tenir compte des initiatives stratégiques à long terme indispensables à la croissance économique et au développement social du pays. Les initiatives suivantes appuieront ces orientations.

Transports de surface

Comme le prévoyait le budget fédéral de 2000, Transports Canada a mis sur pied un Programme stratégique d'infrastructure routière (PSIR) de 600 millions de dollars pour améliorer l'efficacité et la sécurité du réseau routier national. Ce programme prévoit 500 millions de dollars pour la construction de routes et 100 millions de dollars pour l'intégration du réseau national par des améliorations aux postes frontaliers et le déploiement de systèmes de transport intelligents. Onze ententes ont été signées jusqu'ici en vertu du volet Construction de routes du PSIR, et Transports Canada espère signer les dernières ententes avec l'Ontario et le Québec le plus vite possible.

Dans le budget de 2001, le gouvernement a annoncé la création du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS) de 2 milliards de dollars et le Fonds sur l'infrastructure frontalière (FIF) de 600 millions de dollars. Transports Canada collabore de près avec Infrastructure Canada, qui est le détenteur des fonds, aux projets de transport qui doivent être financés en vertu de ces deux programmes. Des négociations ont été amorcées avec les provinces pour conclure des ententes sur trois projets de transport annoncés en 2002 dans le cadre du FCIS : élargissement à quatre voies de la route transcanadienne (route 2) au Nouveau-Brunswick; élargissement à quatre voies de la route 175 entre Québec et Chicoutimi; achèvement du tronçon de l'autoroute 30 qui contourne Montréal par le sud. De plus, le gouvernement a annoncé, dans le budget 2003, un support financier pour les dix prochaines années de 3 milliards de dollars pour les infrastructures. De ce montant, 2 milliards de dollars serviront à doubler le financement disponible sous le FCIS.

La Déclaration sur l'établissement d'une frontière intelligente entre le Canada et les États-Unis faite en décembre 2001 vise à renforcer la sûreté et l'efficacité du franchissement de la frontière par les voyageurs et les marchandises. Aux côtés d'autres organismes fédéraux, Transports Canada joue un rôle clé dans l'amélioration des infrastructures et les systèmes de transport intelligents. Les activités du Ministère se concentreront sur :

- l'amélioration de la planification des transports frontaliers au moyen de mécanismes comme le Groupe de travail Canada–États-Unis sur les transports et les frontières et le Partenariat Canada–États-Unis sur la frontière entre l'Ontario et le Michigan;
- la rationalisation des formalités frontalières par des améliorations et une coordination complémentaires des infrastructures;
- l'amélioration des capacités d'infrastructures frontalières, notamment l'utilisation efficace de technologies comme les systèmes de transport intelligents;
- l'amélioration de la sûreté des infrastructures aux principaux ponts internationaux.

Les problèmes urbains se classent en tête de liste du programme fédéral, et Transports Canada a pris l'engagement d'étudier les diverses options qui s'offrent pour résoudre le problème des embouteillages. Le Ministère entend procéder à une analyse des principaux problèmes et défis liés au transport dans les grands centres urbains du Canada afin de délimiter les meilleures possibilités de résoudre le problème des embouteillages.

Le parachèvement d'une voie de contournement de Montréal par le sud (autoroute A-30) est l'une des priorités du gouvernement fédéral, et Transports Canada et Infrastructure Canada collaborent avec le gouvernement du Québec à ce projet. Le gouvernement du Canada a récemment annoncé une contribution du FCIS pour lancer le projet relatif à l'autoroute 30 avec la province et le secteur privé. Ce projet devrait réduire les embouteillages et améliorer la circulation des gens et des marchandises dans la région de Montréal, en plus d'améliorer l'accès aux marchés de l'Ontario et des États-Unis depuis le Canada atlantique et le Québec.

Pour réduire les embouteillages routiers et améliorer la circulation des passagers et des marchandises dans la région de Toronto, le Ministère sollicitera des analyses de rentabilisation auprès de quatre consortiums très qualifiés sur la création d'une liaison ferroviaire voyageurs rapide et continue entre la gare Union et l'aéroport international Lester B. Pearson. Le Ministère établira un partenariat public-privé pour concevoir, financer, exploiter et parachever cette initiative.

Afin de renforcer le dynamisme économique local, le développement social, le réseau de transport, la création de logements et la durabilité de l'environnement à Toronto, la province de l'Ontario, la ville de Toronto et le



☞ Visiter notre site Web à :
<http://www.tc.gc.ca/pol/fr/revitalisation/riveraindeTorontomenu.htm>



gouvernement fédéral ont chacun promis de verser 500 millions de dollars pour revitaliser le secteur riverain de Toronto. Transports Canada s'efforcera de faire approuver la stratégie de dépense, l'échéancier, la portée et la priorité de l'engagement pris par le gouvernement fédéral à l'égard de cette initiative.

Transport aérien

Pour renforcer la gestion, la transparence et la responsabilisation des 26 aéroports qui constituent le Réseau national d'aéroports (RNA), une nouvelle Loi sur les aéroports du Canada sera déposée devant la Chambre des communes en 2003. Cette loi a pour but d'apporter des améliorations au modèle actuel de gestion, telles que déterminées par le vérificateur général, le comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada*, le Comité des comptes publics et l'examen des baux des Administrations aéroportuaires locales (AAL). Ce projet de loi portera notamment sur les rôles et les responsabilités du gouvernement et des administrations aéroportuaires, sur la transparence et la responsabilisation, le régime global de gestion, les moyens d'obtenir la contribution des usagers, les questions de concurrence au sujet des infrastructures et des créneaux, les activités auxiliaires des administrations aéroportuaires et les mécanismes d'application.

Pour s'assurer que les administrations aéroportuaires règlent le loyer des terrains et des installations qu'elles louent du gouvernement fédéral et évaluer l'incidence des coûts de location sur le réseau aérien, un examen de la politique sur les loyers des aéroports du RNA est en cours pour analyser des questions comme le montant et l'équité des loyers payés et l'incidence plus globale des loyers aéroportuaires sur la rentabilité du secteur du transport aérien national. Au cas où le gouvernement déciderait de modifier le régime existant des loyers à l'issue de cet examen, les dispositions pourront être appliquées par une renégociation des clauses appropriées des différents baux.

Une fois que ces deux initiatives seront terminées, le Ministère effectuera une étude stratégique des aéroports éloignés du Canada.

En mai 2002, on a approuvé la prolongation pendant trois ans du programme de cession des petits aéroports (hors RNA) à des intérêts communautaires locaux. Au 1^{er} décembre 2002, 61 aéroports régionaux et locaux et 28 petits aéroports avaient été cédés, ce qui laisse respectivement 10 et 3 aéroports à céder. La cession des aéroports a pour objectif de raffermir la vocation commerciale et la responsabilisation locale de la direction des aéroports, d'accroître la rentabilité et de mieux concilier les installations aéroportuaires et les besoins des usagers et des collectivités. La cession des petits aéroports devrait être terminée d'ici la fin mars 2005.

Les aéroports régionaux et les petits aéroports contribuent au développement économique et social des collectivités qu'ils servent, et il faut à tout prix

analyser leur rentabilité. Le ministre des Transports entreprendra une analyse de la rentabilité financière des aéroports régionaux et des petits aéroports dans le but de déterminer les moteurs et les facteurs décisifs qui influent sur leur rentabilité financière.

Transport maritime

En février 2002, on a décidé de prolonger d'un an le programme de cession des ports régionaux et locaux. Ce programme a pour objectif de céder l'exploitation et la propriété des ports aux intervenants qui sont le mieux en mesure de concilier les exigences opérationnelles et les besoins locaux. Au 31 décembre 2002, 113 ports (79 ports régionaux et locaux et 34 ports éloignés) demeuraient sous le contrôle de Transports Canada. Le Ministère a présenté des options sur l'avenir de ses ports restants et il attend des directives du gouvernement.

L'examen de la *Loi maritime du Canada*, dont nous avons déjà parlé, portera sur les dispositions et le fonctionnement de cette loi et offrira une tribune où les intervenants pourront exposer leurs points de vue. Cet examen, qui devrait être terminé en 2003, porte sur les modifications à apporter à la loi.

Compte tenu du grand âge des infrastructures de navigation dans les Grands Lacs et sur la Voie maritime du Saint-Laurent, le gouvernement analysera la fiabilité des infrastructures existantes et élaborera une stratégie d'investissement reposant sur les effets potentiels d'une telle stratégie sur la rentabilité économique et sociale à long terme. Le Ministère négocie également un deuxième plan d'activités quinquennal (2003-2008) avec la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, qui autorisera des rajustements en fonction de l'expérience acquise jusqu'ici.

Pour faire suite aux recommandations de l'examen de la LTC, le Ministère entend consulter l'industrie du transport maritime pour étudier les options de rationalisation et d'amélioration de l'efficacité des services de navigation maritime et, de concert avec le ministère des Pêches et des Océans, il prévoit lancer cette étude en 2003.

3. Innovation et compétences

Pour avoir un réseau de transport de calibre mondial qui soit durable et qui contribue au développement social et économique, le Canada doit concevoir des méthodes novatrices, entreprendre des activités de recherche et développement, mettre à profit les nouvelles connaissances acquises et assurer la présence d'effectifs hautement qualifiés et adaptables à l'appui du secteur.

Pour bien comprendre les répercussions de l'innovation sur le secteur des transports et préciser sur quoi doivent porter les efforts du gouvernement,



 Visiter notre site Web à : <http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/menu.htm>



Transports Canada étudiera une série de questions de politique publique ayant trait à l'innovation dans ce secteur. Le Ministère contribuera également à la stratégie d'innovation du Canada en participant à des initiatives avec ses partenaires du secteur (industrie, milieu universitaire, provinces) et en raffermissant sa position de défenseur de ce secteur.

Transports Canada dirige la mise en œuvre du Plan des systèmes de transport intelligents (STI) du Canada. Les STI peuvent radicalement transformer la façon dont le réseau de transport est construit, géré et exploité, et les initiatives prises visent à renforcer la sécurité, l'intégration, l'efficacité et la durabilité de ces systèmes.

La négociation des accords relatifs aux initiatives de déploiement en vertu du dernier appel de propositions est terminée, et l'on prévoit que d'autres appels seront lancés au cours des deux à trois prochaines années. Le Ministère continue de collaborer avec les provinces et les territoires à deux initiatives nationales : un système météo routier (RWIS) et un réseau d'exploitation des véhicules commerciaux (EVC). Le Ministère a également pris l'engagement de s'acquitter des obligations du Canada en matière de STI en vertu de la déclaration sur une frontière intelligente en ce qui concerne la sûreté et le dédouanement. Le Ministère continue d'établir des partenariats avec divers intervenants de tous les échelons et dans tous les moyens de transport. Les travaux se poursuivent sur un plan de recherche et développement multimodal, sur l'élaboration de normes sur les STI et sur l'entretien de l'architecture.

🖨 Pour d'autres renseignements, visiter le site : <http://www.its-sti.gc.ca/fr/menu.htm>

4.2.2 Établir des normes rigoureuses pour assurer la sécurité et la sûreté du réseau de transport

Résultats finals

- Protection de la vie humaine, de la santé et des biens matériels.
- Niveau de confiance élevé dans la sécurité et la sûreté de notre réseau de transport.

Les Canadiens veulent un réseau de transport qui soit à la fois sûr et sécuritaire. De fait, ce vœu est reconnu dans la *Loi sur les transports au Canada*, où la nécessité, pour le réseau de transport du Canada, d'un respect « des normes de sécurité les plus élevées possibles dans la pratique » fait partie de l'énoncé de la politique nationale. De concert avec d'autres organismes et intervenants, Transports Canada continuera d'offrir un cadre législatif et réglementaire qui favorise la sécurité et la sûreté du réseau de transport.

Il est important de signaler que Transports Canada exerce un niveau d'influence limité sur les résultats finals qui se rattachent à l'objectif de sécurité et de sûreté. Il existe en effet un certain nombre de facteurs extérieurs indépendants de la volonté du Ministère qui auront une incidence plus profonde sur ces éléments. Les cibles qui se rattachent aux résultats finals ont été fixées de concert avec nos principaux intervenants et sont exposées dans l'encadré.

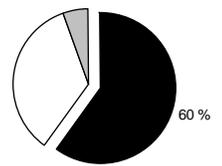
Cibles :

- réduction de 50 % du nombre de collisions aux passages à niveau et d'incidents d'intrusion entre 1996 et 2006;
- réduction de 30 % du nombre moyen de morts et de blessés graves sur la route entre 2008 et 2010 (par rapport à la moyenne entre 1996 et 2001);
- réduction de 25 % du nombre global d'accidents d'aviation et d'accidents mortels entre 1995 et 2005 (les cibles varient selon le secteur du transport aérien);
- 90 % des Canadiens doivent penser que l'industrie du transport aérien est sûre ou très sûre;
- toutes les marchandises dangereuses expédiées doivent arriver à destination sans incident.

Défis

Le Ministère contrôle régulièrement le réseau de transport et intervient immédiatement dès que le besoin se fait sentir de renforcer la sécurité et la sûreté. On trouvera ci-après une description de certains des défis qui se rattachent à la sécurité et à la sûreté des transports :

- Des initiatives de sûreté devront être prises dans un contexte de plus en plus complexe qui évolue rapidement. Par exemple, Transports Canada



Dépenses prévues -
Sécurité et sûreté:
950 millions de dollars



doit tisser des liens plus serrés avec tout un éventail d'intervenants, notamment l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien et le Department of Homeland Security des États-Unis, en plus de rehausser son profil dans d'autres modes de transport, en particulier dans l'industrie du transport maritime.

- Il faut répondre à la demande croissante d'harmonisation des politiques, des règlements et des normes dans le secteur des transports sans pour autant compromettre les prescriptions en matière de sécurité et de sûreté.
- Les constructeurs s'efforcent de fabriquer des matériels de transport plus légers, plus silencieux et plus sobres (aéronefs, locomotives, véhicules) qui tiennent compte des préoccupations environnementales, ce qui présuppose la mise au point et l'utilisation de matériaux, de structures et de pièces électroniques de pointe. Les spécialistes de la sécurité de Transports Canada ne doivent pas se laisser distancer par l'évolution rapide des connaissances et des compétences qu'exigent les nouvelles technologies afin de pouvoir apaiser les préoccupations connexes en matière de sécurité et d'offrir un régime de réglementation adapté.
- Le taux d'attrition élevé des inspecteurs, des techniciens et des ingénieurs de sécurité et de sûreté du Ministère (que l'on peut expliquer par des effectifs vieillissants et par la concurrence du secteur privé) présente un défi sous l'angle du recrutement et de la rétention de nouveaux effectifs afin de permettre l'exécution efficace des programmes de réglementation.
- Pour assurer l'intégrité de ses programmes de sécurité et de sûreté, le Ministère continuera d'élaborer et de mettre en œuvre des cadres et des techniques de gestion des risques axés sur les résultats qui favorisent l'affectation des ressources aux activités et aux initiatives qui présentent le plus d'avantages sur le plan de la sécurité et de la sûreté.

Principales activités

Trois grandes activités (établissement de règlements, surveillance et rayonnement) appuient l'objectif en matière de sécurité et de sûreté. Par l'établissement de règlements, le Ministère élabore et adopte des lois, des règlements, des normes et des politiques. Parmi les activités de surveillance, mentionnons la délivrance de permis, de certificats, de licences et d'immatriculations, la surveillance de la conformité par des vérifications, des inspections et des activités de contrôle, et la prise de mesures d'application appropriées en cas de non-conformité. Parmi les activités de rayonnement, il faut mentionner les efforts de promotion, d'éducation et de sensibilisation aux questions de sécurité et de sûreté.

Secteurs prioritaires

Afin de produire ces résultats pour tous les Canadiens, Transports Canada a donné à ses secteurs opérationnels trois grandes orientations stratégiques pour 2003-2004 :

- sécurité et sûreté
- innovation
- infrastructures

1. Sécurité et sûreté

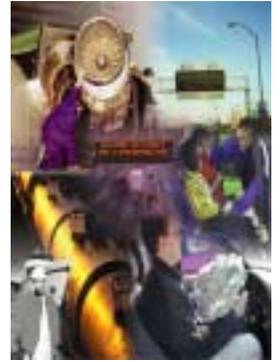
Sûreté des transports

Depuis le 11 septembre 2001, Transports Canada a mis en place un certain nombre de mesures détaillées pour renforcer la sûreté du réseau national de transport. Au nombre des principales initiatives prises, mentionnons la création de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, l'adoption de règlements de sûreté nouveaux et renforcés et le renforcement de la capacité de surveillance et de contrôle du Ministère. L'an prochain, le Ministère collaborera avec le gouvernement, l'industrie et d'autres intervenants à la poursuite de ces initiatives et au respect des priorités suivantes :

Résultats

- *Plus grande conformité avec les règlements et les politiques de sûreté*
- *Sensibilisation accrue du public et des intervenants*
- *Capacité interne et extérieure accrue de faire face à la nouvelle conjoncture de sûreté*

- Continuer de renforcer le régime de réglementation de la sûreté du transport aérien au Canada, notamment en élaborant des normes de rendement au sujet des systèmes de détection d'explosifs. Le Ministère collaborera avec l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien et d'autres intervenants à la conception et à l'adoption d'un système renforcé de laissez-passer pour les zones réglementées des aéroports et à un élargissement du programme de contrôle des non-passagers qui ont besoin d'avoir accès à ces zones. Par ailleurs, Transports Canada multipliera les consultations pour adopter une démarche plus structurée de planification et d'élaboration d'améliorations de la sûreté aérienne tout en préservant sa capacité à intervenir immédiatement en cas de menace, lorsque ces interventions sont justifiées.
- Quatre nouvelles initiatives visant à renforcer la sûreté maritime :
 - a) modifications apportées au cadre de réglementation de la sûreté maritime, notamment la conformité du Canada avec les nouvelles exigences en matière de sûreté maritime de l'Organisation maritime internationale;
 - b) mise en place d'un nouveau programme d'accès aux zones réglementées des infrastructures maritimes pour les travailleurs qui travaillent dans les principales installations maritimes;
 - c) établissement d'un programme de surveillance et d'application de la sûreté maritime;



☞ Pour plus de précisions sur la sûreté : <http://www.tc.gc.ca/aerien/menu.htm>



- d) adoption du Programme de coordination de la sûreté maritime qui assurera le financement de projets uniques ou d'une durée limitée qui resserreront la collaboration et la coordination avec les ministères et les organismes fédéraux.
- Refléter le point de vue du Canada et les réalités des échanges transfrontaliers avec les États-Unis en ce qui concerne les prescriptions de sûreté dans le domaine du transport ferroviaire et du camionnage.
 - Contribuer à l'élaboration du Programme national de fiabilité des infrastructures essentielles afin de protéger les installations, les services, les biens et les renseignements du Canada dans le secteur des transports.
 - Renforcer la fonction du renseignement de Transports Canada. L'évaluation ponctuelle des renseignements secrets est névralgique pour déceler les menaces qui planent sur le réseau de transport, et exige de pouvoir recueillir et analyser des renseignements et déterminer les interventions qui s'imposent.
 - Permettre à Transports Canada de s'acquitter de ses engagements internationaux :
 - a) contribuer à la mise en œuvre de la Déclaration sur l'établissement d'une frontière intelligente entre le Canada et les États-Unis;
 - b) respecter les engagements pris dans le cadre de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et d'autres engagements internationaux en matière de sûreté maritime;
 - c) appuyer les responsabilités et les activités de Transports Canada dans le domaine des préparatifs d'urgence, de même que les efforts conjoints déployés par le Canada et les États-Unis selon les prescriptions des conventions et des traités internationaux;
 - d) contribuer aux initiatives de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) visant à renforcer la sûreté aérienne.
 - Augmenter la capacité de surveillance et d'inspection de Transports Canada et fournir aux employés une formation, des informations et des instruments de travail pour renforcer les activités de surveillance du Ministère.

Insister sur l'intégrité des programmes

À côté de la sûreté, la sécurité continue d'être l'une des grandes priorités de Transports Canada, et de nombreuses ressources y sont consacrées. Parmi les priorités mentionnons :

- les inspections de sécurité des petits bâtiments commerciaux. Les récentes modifications apportées à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* assujettissent à une inspection jusqu'à 75 000 de ces bâtiments, ce qui se soldera par une hausse appréciable de la charge de travail et des pressions qui s'exercent sur les ressources connexes;
- la conformité réglementaire des petits bâtiments maritimes (ceux dont la jauge brute est inférieure à 15 tonnes et qui transportent au plus

📄 Pour plus de précisions sur les programmes de sécurité et de sûreté : http://www.tc.gc.ca/tcss/menu_f.htm

- 12 passagers), pour donner suite aux recommandations du Bureau de la sécurité des transports et aux enquêtes judiciaires officielles;
- la vérification de chaque compagnie de chemin de fer de compétence fédérale afin de déterminer dans quelle mesure les compagnies en question ont mis en place un système de gestion de la sécurité. On insiste également de plus en plus sur l'adoption du SGS dans les domaines du transport aérien et du transport maritime;
 - l'amélioration du potentiel décisionnel et du potentiel d'affectation des ressources par la constitution d'un entrepôt de données qui offrira un dépôt à guichet unique de données cruciales sur la sécurité provenant de divers systèmes de données opérationnelles (à la fois internes et externes), comme les données sur les événements survenus dans les domaines du transport aérien, ferroviaire et maritime.



Modernisation et harmonisation des cadres et des instruments de réglementation

Les programmes de réglementation de la sécurité se heurtent à des difficultés particulières, notamment à la demande des intervenants qui veulent prendre une part plus active à l'établissement des programmes. Cela exige de nombreuses consultations et la nécessité de collaborer de près avec les intervenants pour élaborer des instruments législatifs et

Résultats

- *Harmonisation fructueuse des prescriptions réglementaires avec celles d'autres juridictions*
- *Compréhension et acceptation des rôles et des responsabilités des intervenants*

réglementaires efficaces à l'appui des pratiques de sécurité. Parmi les autres difficultés, mentionnons le risque accru de responsabilité, le besoin de ne pas se laisser distancer par les progrès technologiques et de prendre des mesures plurijuridictionnelles, et le besoin croissant de s'assurer que la démarche de réglementation du Canada cadre avec la dynamique internationale.

Parmi les priorités mentionnons :

- modifier la *Loi sur l'aéronautique* pour aborder des dossiers comme la gestion de la fatigue, l'assurance-responsabilité, les systèmes de gestion des compagnies aériennes, l'analyse et le compte rendu des données de sécurité et de nouveaux instruments de conformité et d'application;
- moderniser la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles* afin d'en renforcer la flexibilité et la clarté;
- promouvoir, négocier et élaborer des règlements techniques mondiaux qui cadrent avec les besoins du Canada, compte tenu de l'entrée en vigueur de l'Accord de la Commission économique des Nations Unies concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues;



- harmoniser les règlements canadiens régissant le transport des marchandises dangereuses avec les récentes modifications adoptées par les États-Unis, le Sous-comité d'experts des Nations Unies sur le transport des marchandises dangereuses, l'Agence internationale de l'énergie atomique, l'Organisation de l'aviation civile internationale et l'Organisation maritime internationale;
- harmoniser les règlements fédéraux et provinciaux en matière de sécurité ferroviaire par l'entremise du Groupe de travail fédéral-provincial sur la réglementation de la sécurité ferroviaire;
- mettre la dernière main aux règlements sur le contrôle d'accès aux emprises ferroviaires et les passages à niveau rail-route en vue d'établir des normes de sécurité minimums et de clarifier les rôles et les responsabilités des compagnies de chemin de fer, des administrations routières et des collectivités traversées par des voies ferrées;
- refondre tous les règlements, les normes et les documents qui relèvent de la *Loi sur la marine marchande du Canada (2001)*. La loi a reçu la sanction royale en novembre 2001 et elle représente une réforme en profondeur de l'un des plus anciens textes législatifs du Canada. La nouvelle loi prévoit un cadre de réglementation moderne qui entrera en vigueur après que la première phase de l'exercice de réforme de la réglementation sera terminée.

Consulter le public et les intervenants et solliciter leur participation

☞ Pour plus de précisions sur Direction 2006 : http://www.tc.gc.ca/railway/Dir2006_f.htm



☞ Pour plus de précisions sur le programme Vision sécurité routière 2010 : http://www.tc.gc.ca/roadsafety/vision/vis_ind_f.htm



En sus de son rôle de surveillant de la sécurité, Transports Canada se livre également à des activités de rayonnement, notamment à la promotion de la sécurité, l'éducation, la sensibilisation et des initiatives d'apprentissage visant à renforcer l'engagement des intervenants dans tous les modes de transport. Le Ministère continuera de concentrer son attention sur les priorités suivantes :

Résultats

- *Engagement du milieu des transports à maintenir une solide culture de sécurité*
- *Sensibilisation accrue du public et des intervenants aux mesures renforcées de sûreté*

- ateliers et documents de formation pour mieux faire comprendre aux compagnies de chemin de fer et aux municipalités les obligations qui leur incombent au sujet des nouveaux règlements sur les passages à niveau ferroviaires;
- présentations et documents ciblés sur la sécurité routière et ferroviaire, reposant sur les programmes Vision sécurité routière 2010 et Direction sécurité ferroviaire 2006, notamment par une collaboration avec les forces de police, les journalistes et les collectivités;
- séances d'éducation et de sensibilisation à la sûreté à l'intention du public voyageur et d'autres intervenants de l'extérieur afin de mieux faire comprendre les questions, les programmes et les initiatives de sûreté;

- actualisation du *Guide des mesures d'urgence*, réalisée tous les quatre ans par CANUTEC, afin de donner accès aux responsables des interventions d'urgence au Canada, aux États-Unis et au Mexique à des procédures d'intervention d'urgence harmonisées, notamment en ce qui concerne les marchandises dangereuses.

2. Innovation

Sciences et technologies/recherche et développement

Le programme de recherche et développement (R et D) de Transports Canada continuera de contribuer à la stratégie d'innovation du gouvernement. Le Ministère montrera l'exemple dans le secteur des transports en réponse aux défis actuels et nouveaux en élargissant et en renforçant son appui des projets de R et D sur la sécurité et la sûreté. Il collaborera avec des partenaires du secteur privé et du milieu universitaire pour multiplier les possibilités d'actions concertées et accélérer la mise au point de prototypes technologiques, leur déploiement et leur commercialisation.

Résultats

- *Un réseau de transport canadien plus efficace qui ne nuit pas à l'environnement*
- *Amélioration du potentiel technologique du secteur des transports*

Au nombre des recherches prévues, mentionnons :

- les technologies de pointe sur la sécurité et la sûreté;
- l'amélioration des performances humaines;
- l'environnement, énergie et développement durable;
- la gestion des embouteillages;
- les technologies de transport intermodal continues;
- l'acquisition et la surveillance des données informatiques;
- l'accessibilité.

3. Infrastructures

Transports Canada attache de plus en plus d'importance à la sécurité de ses infrastructures. Avec ses partenaires de l'Association des transports du Canada, le Ministère espère faire de la sécurité routière un facteur déterminant de la planification, de la conception et de l'exploitation du réseau routier. En outre, Transports Canada collabore avec les compagnies de chemin de fer et les administrations routières aux investissements dans les améliorations de sécurité aux passages à niveau rail-route.

Transports Canada s'emploie également à améliorer la sécurité des aéroports admissibles par l'entremise du programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires. En versant une aide financière à ces aéroports, le Ministère



☞ Pour plus de précisions sur le programme de Recherche et développement : http://www.tc.gc.ca/tcss/randd/menu_f.htm



☞ Pour d'autres précisions, visiter notre site Web à : <http://www.tc.gc.ca/programme/aeroports/paia/menu.htm>

s'assure 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. Le Ministère a débloqué au total 190 millions de dollars sur cinq ans (à compter de 2000-2001).

Transports Canada entend aussi moderniser ses équipements et installations au Centre d'essais pour véhicules automobiles (CEVA) de Blainville (Québec). Ces investissements sont nécessaires pour permettre au Ministère de s'acquitter de ses engagements à l'égard des essais sur la conformité dynamique et des essais des véhicules automobiles en vue de l'élaboration des règlements. Ils permettront au Ministère de recueillir de meilleures données à partir des essais sur la conformité dynamique et des essais des véhicules automobiles pour l'élaboration de règlements. Les résultats de ces essais revêtent une importance stratégique pour concevoir et appliquer les normes et les règlements de sécurité qui renforceront la sécurité des véhicules automobiles, ce qui, à son tour, contribuera à réaliser la vision du Canada, qui est d'avoir le réseau routier le plus sûr du monde d'ici 2010.

Le remplacement et l'amélioration dans les meilleurs délais des actifs matériels sont indispensables pour assurer leur harmonisation avec les nouveaux besoins opérationnels. Cela vaut particulièrement pour la flotte d'aéronefs de Transports Canada et les infrastructures connexes, pour lesquelles le Ministère prévoit des investissements. Ces derniers augmenteront l'efficacité et la rentabilité des aéronefs qu'utilisent les inspecteurs du Ministère et d'autres ministères du gouvernement fédéral, et amélioreront la formation des inspecteurs pour renforcer la sécurité du réseau de transport.

4.2.3 Protection de l'environnement physique

Résultats finals

- Un réseau de transport respectueux de l'environnement pour tous les Canadiens.
- Une réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et de la pollution causées par le secteur des transports.
- La prévention et l'atténuation des dégâts causés à l'environnement par les activités de transport.

Les changements climatiques et la protection de l'environnement figurent parmi les grandes priorités du gouvernement dans le discours du Trône de 2002. Un environnement pur est essentiel à un mode de vie sain, à la prospérité économique et à une bonne qualité de vie. Alors que les transports contribuent dans une large mesure à la prospérité économique et au développement social du Canada, nous savons par ailleurs qu'ils ont de sérieuses conséquences sur l'environnement. Mentionnons entre autres les émissions de gaz à effet de serre (GES); la pollution de l'air et de l'eau et la pollution acoustique; la perte de terres agricoles et d'habitats fauniques. Le meilleur réseau de transport qui soit pour les Canadiens à long terme est un réseau qui doit être durable sur le plan économique, social et environnemental. On trouvera certains indices de progrès possibles pour atteindre ces résultats finals dans l'encadré ci-contre.

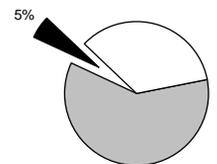
Indices de progrès :

- *Part de la consommation d'énergie/des émissions de GES par mode dans le secteur des transports*
- *Total des polluants atmosphériques par mode*
- *Émissions de GES par passager-kilomètre et par tonne-kilomètre de fret*
- *Montant et pourcentage des fonds de recherche et développement consacrés par le Ministère à l'énergie et à l'environnement*
- *Pourcentage des sites contaminés de Transports Canada qui ont fait l'objet de mesures d'assainissement ou de gestion des risques*

Même si Transports Canada n'est que l'un des nombreux protagonistes chargés d'atteindre ces objectifs à long terme, il n'en est pas moins important de suivre les progrès réalisés vers l'atteinte des résultats environnementaux à long terme, même si ceux-ci ne dépendent pas directement de la volonté du Ministère.

Défis

Les Canadiens veulent un réseau de transport sûr, sécuritaire et efficace, mais ils veulent également un environnement pur. Au cœur de la notion de développement durable, il y a la conciliation entre les besoins économiques et sociaux et la protection de l'environnement. À mesure que l'économie et la population du Canada prennent de l'expansion, il en va de même de la demande



Dépenses prévues -
Environnement:
87 millions de dollars

☞ Pour d'autres renseignements sur les transports et l'environnement, visiter notre site Web à : <http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/monographie/menu.htm> pour *Le transport durable : le contexte canadien*.



de transport, ce qui augmente les risques d'effets néfastes sur l'environnement. Il est particulièrement difficile pour Transports Canada de s'assurer que les décisions prises sont durables sur les trois fronts, ceux de l'économie, de la société et de l'environnement. On trouvera ci-après certains des principaux défis :

Principaux défis

- *Le secteur des transports est la principale source d'émissions de GES, puisqu'il contribue près du quart des émissions totales du Canada; environ les deux tiers des GES émis par les transports le sont dans nos villes.*
- *Dans le secteur des transports, les émissions de GES augmentent rapidement et, si rien n'est fait, elles risquent de dépasser les niveaux de 1990 de 32 % d'ici 2010, et de 53 % d'ici 2020.*
- *Les émissions atmosphériques contribuent à toute une variété de phénomènes, comme la pollution atmosphérique et le smog, qui peuvent avoir de graves conséquences sur l'environnement et sur la santé de l'être humain.*
- *Les activités de transport contribuent à la pollution de l'eau par le déversement des effluents et des déchets. Ces activités créent également des risques d'accidents susceptibles de déverser des carburants ou des substances dangereuses dans l'environnement.*
- *La dynamique des transports laisse entrevoir une hausse du nombre de propriétaires de véhicules et de leur utilisation, et une augmentation des activités des compagnies d'aviation et de camionnage. Or, ces moyens de transport sont ceux qui émettent le plus de GES. Même si la consommation de carburant s'améliore, elle ne baisse pas au même rythme que les hausses annuelles d'utilisation des transports.*

Principales activités

Pour faire sa part en vue de relever ces défis, Transports Canada entend continuer d'élaborer et de gérer des politiques et des programmes sur le développement durable et les problèmes d'environnement relatifs au secteur des transports. Le Ministère collaborera avec ses partenaires et les intervenants, parmi lesquels le grand public, l'industrie des transports, d'autres ministères du gouvernement fédéral, les provinces, les territoires et les municipalités, de même que des organisations internationales, afin de surmonter ces difficultés.

Secteurs prioritaires

Pour protéger l'environnement physique, le Ministère concentrera ses efforts sur les secteurs suivants :

- respecter les engagements de la Stratégie de développement durable 2001-2003 qui n'ont pas encore été exécutés;
- élaborer et mettre en œuvre la Stratégie de développement durable 2004-2006;
- donner suite aux initiatives sur les changements climatiques.

☞ Voir le chapitre 5 de notre rapport annuel, *Les transports au Canada 2001*, ou visiter le site Web à <http://www.tc.gc.ca/pol/fr/rapport/anre2001/tc0105af.htm>

1. Respecter les engagements de la Stratégie de développement durable 2001-2003 qui n'ont pas encore été exécutés

La Stratégie de développement durable (SDD) 2001-2003 de Transports Canada est le principal document qui oriente les initiatives prises par le Ministère dans le domaine de l'environnement. La SDD 2001-2003 comporte sept défis stratégiques ainsi que des engagements, des objectifs et des mesures de rendement qui appuient l'objectif stratégique du Ministère qui est de protéger l'environnement physique. Ces défis sont :

1. améliorer l'éducation et la sensibilisation au transport durable;
2. élaborer des outils pour une meilleure prise de décisions;
3. promouvoir l'adoption de la technologie du transport durable;
4. améliorer la gestion de l'environnement en ce qui concerne les activités et les terres de Transports Canada;
5. réduire les émissions atmosphériques;
6. réduire la pollution de l'eau;
7. promouvoir un réseau de transport efficace.

Beaucoup des engagements de la SDD 2001-2003 ont déjà été respectés, et le respect des engagements résiduels continuera d'être une priorité pour le Ministère. Au nombre des plans particuliers, mentionnons :

- l'élargissement du programme Éconavette aux bureaux régionaux et la promotion de son adoption par d'autres ministères fédéraux;
- l'étoffement des connaissances que nous avons des répercussions et des coûts des effets sociaux et environnementaux néfastes des transports, comme les embouteillages, les accidents, les polluants, la pollution acoustique, les perturbations, que les usagers imposent à la société;
- la collaboration avec des partenaires comme Environnement Canada et d'autres ministères et organismes du gouvernement fédéral à l'élaboration d'indicateurs du rendement des transports durables;
- l'atteinte des cibles du système de gestion de l'environnement en ce qui a trait aux émissions atmosphériques, aux terres contaminées, aux déchets non dangereux, aux réservoirs de stockage, aux urgences environnementales et à la sensibilisation à l'environnement;
- la mise en œuvre d'un programme de surveillance de l'environnement pour tous les biens immobiliers de Transports Canada, y compris ceux qui sont exploités par des tierces parties;
- la collaboration avec l'Agence canadienne d'évaluation environnementale pour combler les lacunes qui existent dans les règlements actuels de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE) au sujet des administrations portuaires canadiennes, et l'élaboration de lois et de règlements pour permettre à d'autres entités de gérer les terres de Transports Canada, comme les administrations aéroportuaires faisant partie du Réseau national d'aéroports, qui seront assujetties à la LCEE;
- la collaboration avec l'Organisation de l'aviation civile internationale pour élaborer de nouvelles normes et pratiques opérationnelles sur les émissions



- Pour d'autres précisions sur la SDD 2001-2003 de Transports Canada, visiter le site : <http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/strategie0103/menu.htm>
- Les résultats prévus et les indices de progrès au sujet de la SDD 2001-2003 sont exposés plus en détail à la section 4.2.3 du *Rapport sur les plans et les priorités 2002-2003*, que l'on peut visionner en ligne à : http://www.tc.gc.ca/finance/Rpp/02-03/fr/Section4_f.htm#4_2_3



des aéronefs, et résoudre la question des émissions de gaz à effet de serre dans le domaine du transport aérien;

- la collaboration avec les provinces, les municipalités et d'autres intervenants pour les sensibiliser aux pratiques optimales dans le domaine des transports urbains durables.

2. Élaborer et mettre en œuvre la SDD 2004-2006

Conformément aux modifications apportées en 1995 à la *Loi sur le vérificateur général*, le Ministère est tenu d'actualiser sa stratégie de développement durable tous les trois ans. L'élaboration et la mise en œuvre de la SDD 2004-2006, qui sera déposée devant le Parlement en décembre 2003, constituent une priorité.

En élaborant sa prochaine SDD, Transports Canada tiendra compte des observations et des recommandations formulées dans le *Rapport 2002 du Commissaire à l'environnement et au développement durable*. Parmi les attentes relatives à la prochaine série de stratégies, mentionnons le besoin pour les ministères de renforcer leurs rôles stratégiques et la responsabilisation de leurs stratégies. Par ailleurs, Transports Canada procède à un examen auprès des gestionnaires internes de la SDD 2001-2003 pour déterminer les autres secteurs de la prochaine stratégie

qui sont passibles d'amélioration. Alors que les résultats précis de la stratégie n'ont pas encore été fixés, les principaux secteurs qui se prêtent à une amélioration de la SDD 2004-2006 de Transports Canada sont illustrés dans l'encadré ci-contre.

La SDD 2004-2006 de Transports Canada :

- conciliera mieux les piliers sociaux, économiques et environnementaux du développement durable;
- se concentrera sur les aboutissements des activités du Ministère;
- améliorera les rapports sur les résultats;
- comportera des engagements mesurables, novateurs et horizontaux qui favoriseront l'intégration.

3. Mettre en œuvre les initiatives sur le changement climatique

Pour surmonter les difficultés causées par le changement climatique, il faudra fournir un effort national. Dans le cadre des engagements pris par le gouvernement fédéral à l'égard des changements climatiques, Transports Canada a décidé de prendre les initiatives suivantes pour tenter de résoudre les problèmes attribuables au secteur des transports :

Mise en œuvre du Plan du Canada sur les changements climatiques

Dans le discours du Trône de 2002, le gouvernement s'est engagé à consulter le public, l'industrie et les provinces sur une stratégie visant à respecter les obligations du Canada découlant du Protocole de Kyoto au cours des dix prochaines années. En novembre, le gouvernement a publié son *Plan du Canada sur les changements climatiques* et, au mois de décembre, il a ratifié le Protocole de Kyoto, ce qui signifie que le Canada s'engage à réduire ses

On trouvera d'autres précisions sur les observations et les recommandations du Commissaire au chapitre 5 du *Rapport 2002 du Commissaire à l'environnement et au développement durable* à <http://www.oag-bvg.gc.ca/domino/rapports.nsf/html/c20021005cf.html>

Pour des renseignements sur les initiatives prises par le gouvernement du Canada dans le domaine des changements climatiques, visiter le site <http://www.climatechange.gc.ca/french/index.shtml>

émissions de GES de 6 % par rapport à celles de 1990 entre 2008 et 2012. Le plan se veut un document évolutif qui sera peaufiné au fur et à mesure que le gouvernement évalue les progrès réalisés et recherche de nouvelles possibilités d'atteindre ses objectifs.

Le plan fait état des mesures déjà prises en vertu du *Plan d'action 2002 sur les changements climatiques*, ainsi que des nouvelles mesures. Les transports occupent une place importante dans chacune des catégories de mesures, dont la conception a été dirigée par Transports Canada moyennant la collaboration de Ressources naturelles Canada et d'Environnement Canada. Ces mesures portent notamment sur la consommation de carburant des véhicules, les biocarburants comme l'éthanol et le biodiesel, les véhicules à pile à combustible, les transports urbains et le transport plus efficace des

Contribution de Transports Canada au Plan sur les changements climatiques

Résultats escomptés

- Sensibilisation accrue des intervenants aux possibilités de réduire les émissions de GES du secteur des transports
- Capacité accrue de réduire les émissions de GES
- Adoption par les intervenants/partenaires de pratiques novatrices pour réduire les émissions de GES
- Réductions des GES résultant de la participation au programme

Indices de progrès

- Nombre d'ateliers ou de séances d'information tenus
- Nombre d'accords de rendement signés
- Nombre de projets subventionnés
- Nombre de personnes qui prennent part aux activités du réseau d'information sur le Programme de démonstration en transport urbain
- Réductions mesurables des GES grâce aux projets subventionnés

marchandises. Transports Canada continuera d'élaborer des mesures en vertu du plan, en particulier dans les domaines des transports urbains de voyageurs, de la consommation de carburant des véhicules et des technologies de pointe et du transport plus efficace des marchandises.

Compréhension des répercussions des changements climatiques sur les transports

On sait peu de choses sur les incidences actuelles et possibles des changements climatiques sur les activités et les infrastructures de transport, et sur ce que nous pouvons faire pour nous adapter à ces changements. Transports Canada s'efforcera de mieux comprendre les vulnérabilités du réseau de transport aux répercussions des changements climatiques et d'élaborer des stratégies fructueuses pour contrecarrer leurs effets nocifs.

Parmi les initiatives qui contribueront à mieux comprendre ce que signifient les changements climatiques pour le secteur des transports, mentionnons la contribution au rapport *Les Impacts et l'adaptation liés au changement climatique : perspective canadienne*, publié par le gouvernement du Canada,



☞ Pour plus de renseignements sur le *Plan d'action 2000 sur les changements climatiques*, visiter le site : http://www.climatexchange.gc.ca/french/whats_new/action_plan.shtml

☞ Pour d'autres renseignements sur les initiatives prises dans le cadre du Plan d'action 2000 de Transports Canada, visiter le site : <http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/changementsclimatiques/menu.htm>



la tenue de consultations avec les intervenants et la contribution à l'élaboration du plan de mise en œuvre du cadre national d'adaptation.

4.3 Programme de gestion de Transports Canada

Des organismes fédéraux intelligemment gérés, réceptifs aux besoins des citoyens et collaborant avec d'autres entités revêtent une importance cruciale pour atteindre les objectifs nationaux. Pour conquérir l'excellence dans ces organismes, il faut une vision de la gestion moderne dans la fonction publique, une évaluation honnête du fossé qui existe entre cette vision et la réalité et un programme pratique de changements, de même que des effectifs motivés qui lient le tout.

Le programme de gestion de Transports Canada est axé sur des questions qui amélioreront l'exécution de ses programmes et la prestation de ses services (et l'atteinte de résultats) pour tous les Canadiens. La détermination des atouts, des faiblesses et des possibilités est un élément crucial du programme de gestion, qui reflète la volonté du Ministère de parvenir à l'efficacité par l'autoévaluation et l'amélioration continues. Ces activités de gestion permettent au Ministère de répondre aux besoins des clients et des intervenants et, surtout, d'assurer pour tous les Canadiens l'optimisation des deniers publics.

Transports Canada demeure un partisan convaincu des principes de la gestion moderne et continue d'afficher de très nets progrès dans ce domaine. L'adoption d'un modèle logique de mesure du rendement du Ministère, le recours accru à la planification intégrée entre les secteurs d'activités et la mise en place d'examen des secteurs de services ont contribué à modifier la culture grâce à laquelle tous les membres du Ministère comprennent mieux les avantages de la gestion axée sur les résultats. Même s'il reste encore des progrès à faire, il s'agit d'un processus évolutif, et Transports Canada veille à ce que son programme de gestion moderne soit lié et conforme au programme de gestion plus global du gouvernement fédéral décrit dans le document *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes*.

Défis

La difficulté que présente le programme de gestion est de renforcer et de maintenir la capacité d'atteindre les objectifs de Transports Canada tout en étant réceptifs aux besoins et aux priorités du Parlement, du public, des organismes centraux et des employés. Le programme traite des principaux enjeux qui influent sur la capacité du Ministère d'exécuter ses programmes. Il faut donc tenir compte de l'étendue de nos activités, ainsi que des solutions de rechange au renouvellement des ressources et à l'exécution des programmes existants, sans oublier la conjoncture et les contraintes actuelles.

De nombreux dossiers qui intéressent tout le gouvernement ont un profond retentissement sur notre capacité à produire des résultats. Mentionnons entre autres les limites financières, un marché de l'emploi concurrentiel, une





population active vieillissante et le besoin de fournir un nombre sans cesse croissant de services à nos intervenants grâce à la technologie. Il est par ailleurs de plus en plus important pour le Ministère d'intervenir promptement devant toute urgence ou situation à même de survenir.

Le programme de gestion traduit le besoin de modifier la façon dont nous gérons nos ressources humaines, financières, informatiques et technologiques pour mieux refléter les valeurs et les pratiques modernes du travail dans une économie mondialisée et de plus en plus axée sur le savoir.

Secteurs prioritaires

Au cours des prochaines années, le Ministère concentrera ses efforts sur les secteurs suivants afin de résoudre et de surmonter les défis qui se présentent à lui :

- la gestion moderne et les rapports sur les résultats;
- le renforcement des capacités pour l'avenir;
- l'accessibilité et la connectivité.

1. Gestion moderne et rapports sur les résultats

L'adoption de méthodes de gestion moderne est l'une des grandes priorités de Transports Canada dont le but est d'implanter de plus en plus des méthodes de gestion et des rapports axés sur les résultats. Des instruments comme la saine gestion des risques, des systèmes de contrôle adaptés et des cadres de rendement aident les gestionnaires et les employés à mieux exécuter les programmes. Grâce à l'intégration de nos méthodes de planification des activités et d'affectation des ressources, les gestionnaires ont compris toute l'importance et l'efficacité des cadres de rendement et, même s'ils continuent d'évoluer, ces cadres sont en cours d'implantation dans tout le Ministère.

Un programme de gestion moderne exige que les gestionnaires portent leur regard au-delà des activités et des résultats pour se concentrer sur les aboutissements, c'est-à-dire les répercussions et les effets de leurs programmes. La gestion en fonction des résultats nécessite une attention soutenue du début jusqu'à la fin d'une initiative. Cela consiste à clairement définir les résultats visés, à exécuter le programme ou à fournir le service, à mesurer et à évaluer le rendement et à procéder à des rajustements pour en améliorer l'efficacité et la rentabilité. Cela signifie également qu'il faut rendre compte du rendement d'une manière qui puisse être comprise par tous les Canadiens.

À l'appui de la gestion par objectifs de Transports Canada, le Ministère a créé un Comité de vérification et d'examen, dans le but d'offrir des garanties à la haute direction comme quoi les systèmes de mesure du rendement et d'autres

systèmes de contrôle fonctionnent comme prévu et procurent aux décisionnaires des données fiables et utiles.

Comment mesurerons-nous nos succès?

- Des gestionnaires et des employés bien informés qui s'acquittent de leurs responsabilités de manière plus efficace et économique.
- Des investissements qui ont un rapport avec les priorités du Ministère pour maximiser l'utilisation des ressources disponibles.
- La sensibilisation des gestionnaires et l'adoption de politiques de gestion financière et de méthodes de gestion axées sur les résultats.
- Une sensibilisation accrue des partenaires à la nécessité de concilier les services et les contrôles.
- Un raccourcissement du délai qui s'écoule entre la réception et la réponse aux demandes d'informations.

2. Renforcement des capacités pour l'avenir

L'un des grands défis auxquels est confronté le gouvernement fédéral est le renouvellement de la fonction publique fédérale. Étant donné que deux employés sur cinq pourront prendre leur retraite d'ici 2010, la capacité de Transports Canada à remplir son mandat est inextricablement liée à son aptitude à recruter des effectifs hautement performants. En raison du nombre prévu de départs à la retraite, nous devons recruter de nouveaux employés et nous devons leur inculquer les connaissances ministérielles que les employés qui prendront leur retraite emporteront avec eux.

Compte tenu de la lutte acharnée que se livrent tous les secteurs pour recruter des professionnels, le Ministère s'est engagé à devenir un employeur modèle. Pour cela, il entend créer un contexte d'apprentissage qui permet aux employés d'acquérir l'expérience et de suivre la formation nécessaire pour perfectionner leurs compétences et atteindre leurs objectifs professionnels. La création d'un milieu d'apprentissage contribue à la transmission des connaissances, ce qui crée une atmosphère gagnante pour tous en contribuant à combler les aspirations professionnelles des employés et en facilitant la transmission indispensable des connaissances pour permettre au Ministère de s'acquitter de son rôle à l'égard de tous les Canadiens et de l'industrie des transports.

L'une des priorités du gouvernement concerne le milieu de la réglementation/inspection, qui est jugé « à risque » en raison de son profil démographique et de la difficulté que l'on a à recruter des employés hautement qualifiés. Transports Canada est un ardent défenseur de l'Initiative interministérielle de réglementation/inspection, dont l'objectif primordial est de protéger la capacité du gouvernement à s'acquitter de ses fonctions essentielles en matière de réglementation/inspection. L'initiative permet aux ministères fédéraux et aux organismes d'inspection de communiquer plus facilement les uns avec les autres, ce qui donne une vision horizontale des produits et des services de réglementation/inspection à tous les Canadiens.





Elle offre également un lieu de rencontre qui facilite la compréhension des problèmes communs et les échanges nécessaires à l'élaboration de plans d'action. Au cours de la période de planification, on s'emploiera à créer un climat propice à la rétention, au recrutement et à l'apprentissage au sein de ce milieu, et à bâtir un milieu de réglementation/inspection efficace qui reconnaît le rôle des inspecteurs et se fait le défenseur de l'efficacité des règlements.

Il est d'ores et déjà prévu que les réformes imminentes en vue de moderniser les méthodes et les lois sur la gestion des ressources humaines auront un profond retentissement sur Transports Canada au cours du prochain exercice et des années à venir. Ces réformes renforceront la capacité du Ministère à trouver des solutions intelligentes et ponctuelles à ses problèmes de ressources humaines. Le Ministère continuera par ailleurs d'enregistrer des progrès au chapitre d'autres initiatives visant à améliorer la gestion des ressources humaines dans la fonction publique, notamment dans les domaines des valeurs et de l'éthique, du recrutement et de la rétention et de l'acquisition continue du savoir.

Transports Canada tient beaucoup à ce que ses effectifs reflètent la disponibilité sur le marché du travail des groupes désignés par l'équité en matière d'emploi. À cette fin, le Ministère entend élaborer des programmes et prendre des initiatives pour s'assurer que ses effectifs reflètent la diversité du profil démographique du Canada. Le Ministère s'emploiera à créer une culture du travail qui sanctionne et valorise les avantages de la diversité et de l'intégration, et qui est axée sur le mérite et le traitement équitable de chaque employé.

Comment mesurerons-nous nos succès?

- Un bassin de candidats compétents et employables, capables de jouer des rôles dirigeants à des postes de responsabilité.
- Un effectif diversifié, qualifié et compétent, reconnu et respecté par l'industrie des transports.
- Un niveau accru de satisfaction au travail et de productivité des employés.
- Une baisse du taux de renouvellement des employés.
- Des méthodes de recrutement et de dotation efficaces.

3. Accessibilité et connectivité

La gestion des informations et des technologies est indispensable à la bonne exécution des programmes; la technologie continue de transformer la façon dont nous travaillons et les rapports que nous entretenons les uns avec les autres, avec les intervenants et avec le public. Nos travaux dans ce domaine sont dictés par des besoins fonctionnels et consistent à améliorer la prestation des services dans tous les secteurs du Ministère, à trouver de nouvelles façons de répondre aux besoins des citoyens qui veulent avoir accès à des informations publiques, à protéger les renseignements personnels, à répondre dans de meilleurs délais aux lettres et aux questions et à obtenir l'adhésion des

intervenants au processus d'élaboration des politiques. Transports Canada veut de toute urgence trouver des technologies qui renforcent sa capacité à protéger la sécurité du public voyageur et à faciliter les rapports commerciaux entre les intervenants et le Ministère.

Afin de répondre à la demande du public qui souhaite avoir plus facilement accès à des renseignements et à des services, le gouvernement du Canada a lancé l'initiative du Gouvernement en direct (GED). Transports Canada s'est engagé à fournir ses services aux citoyens avec efficacité et à ne pas relâcher ses efforts pour offrir des services en direct. L'axe stratégique actuel du GED a pris une nouvelle orientation pour garantir que les investissements que le Ministère engage dans la GI/TI, la réforme des activités et le GED cadrent avec l'exécution des programmes et les besoins des intervenants.

En marge des modes traditionnels de prestation des services (en tête-à-tête, au téléphone, par courriel), les Canadiens auront accès à des renseignements et à des services utiles sur les transports grâce à Internet. Au nombre des services qui seront offerts en direct, mentionnons la possibilité de remplir les formulaires réglementaires pour obtenir des permis, des certificats et des immatriculations. Les intervenants pourront adresser leur demande et en suivre l'évolution dans le système, et y apporter les changements nécessaires s'il y a lieu. Lorsque les intervenants devront traiter directement avec des employés de Transports Canada, leurs données seront instantanément et toujours disponibles aux employés pour qu'ils puissent fournir un service aussi rapide qu'efficace.

Comme exemple d'initiative GED axée sur les intervenants de l'extérieur, le Ministère met la dernière touche à son site Web Voyage accessible (VA) en établissant des partenariats avec les provinces et les territoires.

L'élargissement de ces partenariats permettra aux voyageurs ayant une déficience de trouver des données utiles et des hyperliens avec des sources d'information sur les transports accessibles dans tout le Canada. En 2002, le site Web VA a reçu le prix de distinction de la Semaine de la technologie dans l'administration gouvernementale dans la catégorie *Gestion des dimensions humaines du cyber-gouvernement*.

Pour accroître son efficacité opérationnelle, rationaliser ses méthodes et faciliter les rapports entre les intervenants, les fournisseurs et le Ministère, Transports Canada tirera profit des technologies pour trouver des solutions électroniques aux problèmes d'appel d'offres, d'achats, de paiement et de facturation. Le Ministère est en train d'implanter un système financier exploitable sur le Web qui lui fera bénéficier de ces nouvelles méthodes opérationnelles.

- 
- ☞ Visiter le site Web à : <http://www.accesstotravel.gc.ca/main-f.asp>
 - ☞ Pour plus de renseignements sur le GED, visiter le site Web à : http://www.gol-ged.gc.ca/index_f.asp



Comment mesurerons-nous nos succès?

- Usage plus efficace des systèmes et des infrastructures.
- Transformation des méthodes commerciales grâce à l'utilisation des technologies de l'information.
- Fourniture des renseignements demandés sous la bonne présentation au bon moment aux employés qui sont autorisés à les voir.
- Prestation efficace des services opérationnels aux intervenants de l'extérieur.

Annexe 1 – Tableaux financiers

Tableau 1 – Coût net des programmes pour l'année budgétaire

Total du Ministère (<i>milliers de dollars</i>)	2003-2004
Dépenses brutes prévues	1 932 025
<i>Plus : Services obtenus gratuitement</i>	
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC)	30 209
Contributions couvrant la part des employeurs aux régimes d'assurance des employés et les dépenses assumées par le Secrétariat du Conseil du Trésor	22 216
Protection assurée par Développement des ressources humaines Canada (DRHC) au titre des accidents du travail	4 166
Dépenses salariales et connexes des services juridiques fournis par Justice Canada	5 278
	<u>61 869</u>
Coûts bruts des programmes	<u>1 993 894</u>
<i>Moins :</i>	
Recettes disponibles	339 277
Recettes non disponibles	26 746
Coût net des programmes	<u>1 627 871</u>

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

Tableau 2 – Sommaire des dépenses en immobilisations par secteur d'activités

Secteur d'activités (milliers de dollars)	Dépenses réelles 2002-2003 ¹	Dépenses prévues 2003-2004	Dépenses prévues 2004-2005	Dépenses prévues 2005-2006
Politiques	825	4 149	3 835	4 095
Programmes et Cessions	22 711	41 461	44 645	40 560
Sécurité et Sûreté	16 646	18 111	19 606	19 329
Administration ministérielle	16 001	20 343	17 214	21 016
Dépenses en immobilisations totales	56 183	84 064	85 300	85 000

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

1. Représentent les meilleures prévisions des dépenses prévues totales à la fin de l'exercice.

Tableau 3 – Précisions sur les principales dépenses en immobilisations

Tous les projets d'immobilisations dont le coût estimatif total (CET) dépasse 5 millions de dollars sont énumérés ci-dessous, de même que tous les projets environnementaux prévus dont le coût est supérieur à 2 millions de dollars.

Secteur d'activités <i>(milliers de dollars)</i>	Prévision du coût total estimatif	Prévision des dépenses au 31 mars 2003	Dépenses prévues 2003-2004	Dépenses prévues 2004- 2005	Dépenses prévues 2005- 2006	Dépenses années ultérieures
Politiques						
Tous les projets des Politiques			4 149	3 835	4 095	
Total des Politiques			4 149	3 835	4 095	
Programmes et Cessions (P et C)						
Stephenville (T.-N.)						
• Assainissement (S-DA)	2 714	2 588	126	-	-	-
Blanc-Sablon (Québec)						
• Reconstruction du quai (S-DA)	10 601	942	8 477	1 182	-	-
Îles-de-la-Madeleine (Québec)						
Remise en état des zones de triage et de stationnement (S-DA)	6 672	1 438	5 234	-	-	-
Havre Saint-Pierre (Québec)						
• Reconstruction du quai (I-DA)	7 728	350	3 987	3 001	390	-
Pickering (Ontario)						
• Mesures correctives relatives à la moisissure (S-DA)	3 754	2 219	888	647	-	-
Fort Nelson (C.-B.)						
• Assainissement d'après l'étude de base sur l'environnement (S-DA)	8 998	5 071	1 657	1 743	527	-
• Assainissement du site d'enfouissement et de l'escarpement (S-DA)	4 996	4 795	75	63	63	-
Autres projets P et C			21 017	38 009	39 580	
Total P et C			41 461	44 645	40 560	
Sécurité et Sûreté (S et S)						
Administration centrale						
• Achat et modernisation des équipements et des installations – CEVA de Blainville (S-DA)	9 577	1 858	2 655	1 633	1 619	1 812
• Révisions des réacteurs JT15D-4 (S-DA)	6 981	2 791	1 700	750	1 000	740
• Remplacement du simulateur de vol King Air (S-DA)	8 949	150	7 023	1 776	-	

(suite à la page suivante)

Précisions sur les principales dépenses en immobilisations (suite)

Secteur d'activités <i>(milliers de dollars)</i>	Prévision du coût total estimatif	Prévision des dépenses au 31 mars 2003	Dépenses prévues 2003-2004	Dépenses prévues 2004- 2005	Dépenses prévues 2005- 2006	Dépenses années ultérieures
Moncton (N.-B.)						
• Construction d'un hangar (I-DA)	7 654	313	2 500	4 841	-	-
Autres projets S et S			4 233	10 606	16 710	
Total S et S			18 111	19 606	19 329	
Administration ministérielle (AM)						
Administration centrale						
• Remplacement d'infrastructures en fonction du cycle de vie (S-DA)	6 426	4 195	2 231	-	-	-
• Version 11i d'Oracle (S-DA)	14 684	3 945	7 595	3 144	-	-
Autres projets AM			10 517	14 070	21 016	
Total AM			20 343	17 214	21 016	
Dépenses en immobilisations totales			84 064	85 000	85 000	

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

Tableau 4 – Sommaire des paiements de transfert par secteur d'activités

Secteur d'activités <i>(milliers de dollars)</i>	Dépenses réelles 2002-2003 ¹	Dépenses prévues 2003-2004²	Dépenses prévues 2004-2005	Dépenses prévues 2005-2006
Subventions				
Politiques	23 377	23 987	23 987	23 987
Programmes et Cessions	-	-	-	-
Sécurité et Sûreté	100	-	-	-
Administration ministérielle	-	-	-	-
Total des subventions	23 477	23 987	23 987	23 987
Contributions				
Politiques	42 030	46 731	45 806	41 506
Programmes et Cessions	216 771	366 007	303 332	262 623
Sécurité et Sûreté	42 268	18 523	8 080	8 080
Administration ministérielle	-	-	-	-
Total des contributions	301 069	431 261	357 218	312 209
Total des paiements de transfert	324 546	455 248	381 205	336 196

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

1. Reflètent les meilleures prévisions des dépenses prévues totales à la fin de l'exercice.
2.  Pour une liste détaillée de toutes les subventions et contributions, voir le Budget des dépenses 2003-2004, partie II.

Tableau 5 – Précisions sur les programmes de paiements de transfert

Le tableau qui suit contient des données sur chacun de nos programmes de paiements de transfert dont le coût estimatif total (CET) dépasse 5 millions de dollars.

Titre du programme	Notre objectif...	Résultats attendus...
Politiques		
Verser une subvention à la province de la Colombie-Britannique pour les services de traversier, de cabotage et de transport de passagers (programme permanent).	Aider la province à offrir des services de traversier dans les eaux de la Colombie-Britannique.	Des liens de transport avec le réseau national de transport de surface à partir de diverses régions et des régions isolées de la Colombie-Britannique.
Verser une contribution aux services passagers et marchandises par traversier et navire de cabotage (programme permanent).	Surveiller les opérations des services de traversier afin de réduire la sujétion des exploitants à l'égard des subventions fédérales en assurant la rentabilité commerciale de ces exploitants grâce à des services qui répondent effectivement à la demande et à des taux qui reflètent la conjoncture du marché.	Services de traversier sûrs, fiables et abordables entre Wood Island et Caribou, et entre Souris et Cap-aux-Meules.
Verser un paiement à la Commission canadienne du blé (CCB) au titre des wagons-trémies pour le transport du grain de l'Ouest du Canada (programme permanent).	Aider la CCB à acheter et à louer des wagons-trémies.	Efficacité du transport du grain dans l'ouest du Canada.
Octroyer des allocations aux anciens employés des Newfoundland Railways, Steamships and Telecommunications Services mutés à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (programme permanent).	Assumer la responsabilité de la partie des coûts de retraite non payables par le gouvernement de Terre-Neuve ou la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada au titre des employés mutés.	S'assurer qu'un régime de pension équivalant aux régimes provinciaux au moment de la mutation est accessible aux anciens employés de la province.
Verser une contribution au programme de restauration du pont de Québec (CET de 6 M\$).	Aider le CN à restaurer le pont de Québec qui a été construit à l'origine par le gouvernement fédéral en 1918.	Maintien de la circulation sans danger des véhicules et des trains sur le pont.

(suite à la page suivante)

Précisions sur les programmes de paiements de transfert *(suite)*

Titre du programme	Notre objectif...	Résultats attendus...
Politiques <i>(suite)</i>		
Projet de revitalisation du secteur riverain de Toronto (CET de 10,1 M\$).	Dynamiser l'économie de Toronto, son développement social, son réseau de transport, la construction de logements et la durabilité de l'environnement.	Un front de lac propre, vert, vital, accessible et de toute beauté dont jouiront les habitants de la ville et les touristes du Canada et du monde entier.
Programme stratégique d'infrastructure routière – systèmes de transports intelligents (CET de 29 M\$).	Améliorer la fiabilité et le rendement opérationnel global du réseau de transport terrestre.	Amélioration de la mobilité, gains d'efficacité des transports, amélioration du rendement en matière de sécurité et promotion des transports durables.
Programmes et Cessions		
Versement de contributions pour l'exploitation des aéroports hors RNA (Réseau national d'aéroports) (programme permanent).	Verser des subventions d'exploitation aux aéroports de tout le Canada.	Exploitation sûre des aéroports hors RNA (et non encore admissibles au PAIA).
Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (maximum de 190 M\$ sur 5 ans se terminant en 2005-2006).	Aider les aéroports admissibles à financer leurs projets d'immobilisations.	Exploitation sans danger, protection des actifs et réduction des coûts des aéroports hors RNA.
Versement de contributions au Nouveau-Brunswick pour moderniser son réseau routier afin d'en améliorer l'efficacité globale et de promouvoir la sécurité routière tout en favorisant le développement et le tourisme régional et industriel (CET de 338 M\$).	Participer au financement fédéral-provincial conjoint de la construction, de la consolidation et de l'amélioration de certains liens routiers et chemins publics.	Amélioration de la sécurité des transports.

(suite à la page suivante)

Précisions sur les programmes de paiements de transfert *(suite)*

Titre du programme	Notre objectif...	Résultats attendus...
Programmes et Cessions <i>(suite)</i>		
Versement de contributions au Québec dans le cadre de l'Accord d'aménagement des routes de l'Outaouais afin d'améliorer le réseau routier et d'en améliorer l'efficacité globale, et de promouvoir la sécurité routière tout en favorisant le développement et le tourisme régional et industriel (programme permanent).	Participer au financement fédéral-provincial conjoint de la construction, de la consolidation et de l'amélioration de certains liens routiers et chemins publics.	Amélioration de la sécurité des transports.
Accord sur la route transcanadienne – Terre-Neuve (CET de 395 M\$).	Construire des routes d'accès à la route transcanadienne à Terre-Neuve et au Labrador en échange de la cessation des opérations ferroviaires dans la province.	Renforcement et amélioration de la route transcanadienne à Terre-Neuve et au Labrador.
(S) Octroi d'une subvention à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland (programme permanent).	Respecter l'obligation constitutionnelle d'assurer un service de transport entre l'Île-du-Prince-Édouard et le continent.	Service de transport continu et efficace, tout au long de l'année, des gens et des marchandises entre l'Île-du-Prince-Édouard et le continent.
(S) Versement de paiements au CN à l'égard de l'abandon des péages sur le pont Victoria à Montréal et au titre des travaux de remise en état de la portion du pont réservée à la circulation routière (programme permanent).	Dédommager le CN de la décision prise par le fédéral d'éliminer les péages et contribuer à la remise en état de la portion routière du pont.	Prise en charge de l'impact négatif sur les recettes du CN de l'élimination des péages et promotion de la conduite sans danger des véhicules sur le pont et ses bretelles d'accès.
Programme stratégique d'infrastructure routières – composantes routières (CET de 485 M\$).	Assurer le financement des projets routiers provinciaux pour satisfaire aux besoins du réseau routier national du Canada.	Amélioration de la mobilité et des économies de transport et renforcement de la sécurité.
Programme stratégique d'infrastructure routière – postes frontaliers (planification et intégration) (CET de 68 M\$).	Améliorer la fiabilité et les performances globales d'exploitation du réseau de transport de surface.	Amélioration de la mobilité et des économies de transport et renforcement de la sécurité.

(suite à la page suivante)

Précisions sur les programmes de paiements de transfert *(suite)*

Titre du programme	Notre objectif...	Résultats attendus...
Programmes et Cessions <i>(suite)</i>		
Plan d'action 2000 sur les changements climatiques (CET de 40,2 M\$).	Réduire l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre (GES) dans le secteur des transports.	Adoption des modes de transport et utilisation des terrains plus efficaces sur le plan énergétique et amélioration de la capacité de réduction des émissions de GES. Adoption de technologies novatrices et de pratiques exemplaires liées à la réduction des émissions de GES.
Sécurité et Sûreté		
Octroi de paiements à l'appui de l'amélioration des passages à niveau approuvée en vertu de la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i> (programme permanent).	Fournir une aide aux compagnies de chemin de fer et aux administrations routières pour qu'elles exécutent les travaux afin d'améliorer la sécurité aux passages à niveau publics rail-route.	Réduction des risques de collisions et de morts aux passages à niveau publics rail-route.
Code canadien de sécurité (CET de 17,8 M\$).	Fournir une aide aux provinces et aux territoires à l'appui de l'application uniforme du Code canadien de sécurité aux transporteurs extraprovinciaux.	Amélioration du niveau de sécurité, du potentiel de surveillance de la sécurité et de l'uniformité nationale des normes.
Versement d'une contribution aux compagnies aériennes au titre du renforcement de la sécurité des postes de pilotage des aéronefs (CET de 34 M\$).		

Tableau 6 – Source des recettes disponibles et des recettes non disponibles

Secteur d'activités <i>(milliers de dollars)</i>	Dépenses réelles 2002-2003 ¹	Dépenses prévues 2003-2004	Dépenses prévues 2004-2005	Dépenses prévues 2005-2006
Recettes disponibles :				
<i>Politiques</i>				
Recettes des contrats de coopération internationale	50	50	50	50
Recettes découlant de la fourniture de données statistiques	277	160	160	160
Recettes internes d'Agriculture Canada pour la surveillance du transport du grain	460	348	-	-
Recettes internes et externes diverses	108	-	-	-
	895	558	210	210
<i>Programmes et Cessions</i>				
Recettes des Havres et Ports	11 643	9 126	9 092	9 092
Recettes découlant des opérations des aéroports	15 737	11 380	6 542	5 070
Aéroports – Paiements de bail et de chatel	296 828	268 909	284 376	297 369
Recettes internes et externes diverses	1 523	327	59	31
	325 731	289 742	300 069	311 562
<i>Sécurité et Sûreté</i>				
Recettes au titre de la sécurité aérienne	10 597	10 118	9 998	9 830
Recettes de formation en aviation	614	809	809	809
Recettes internes et externes au titre des services des aéronefs	29 825	26 397	26 397	26 397
Recettes internes et externes au titre de la sécurité maritime	8 242	7 329	7 059	6 909
Recettes découlant du programme d'enregistrement des véhicules importés	1 005	475	475	475
Paiements de bail - Centre d'essais pour véhicules automobiles	280	280	280	280
Recettes au titre des inspections des chemins de fer secondaires	66	63	63	63
Recettes internes et externes au titre de la recherche et développement	5 421	2 420	2 420	2 420
Recettes internes et externes diverses	645	35	35	35
	56 695	47 926	47 536	47 218

(suite à la page suivante)

Source des recettes disponibles et des recettes non disponibles (suite)

Secteur d'activités (milliers de dollars)	Dépenses réelles 2002-2003 ¹	Dépenses prévues 2003-2004	Dépenses prévues 2004-2005	Dépenses prévues 2005-2006
Recettes disponibles (suite) :				
<i>Administration ministérielle</i>				
Recettes internes et externes de location et de concession	968	932	932	932
Recettes internes et externes diverses	618	119	119	119
	1 586	1 051	1 051	1 051
Total des recettes disponibles	384 907	339 277	348 866	360 041
Recettes non disponibles :				
<i>Politiques</i>				
Locations de wagons-trémies	12 000	12 000	12 000	12 000
<i>Programmes et Cessions</i>				
Actifs hors navigation – Voie maritime du Saint-Laurent	4 500	4 300	4 300	4 300
Ventes de ports et chatels	375	-	-	-
Administrations portuaires canadiennes – Honoraires	10 233	10 446	10 862	10 815
Total des recettes non disponibles	27 108	26 746	27 162	27 115
Recettes totales	412 015	366 023	376 028	387 156

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

Nota : Les recettes internes proviennent de l'intérieur du gouvernement fédéral, d'autres ministères et organismes. Les recettes externes proviennent de l'extérieur du gouvernement fédéral.

1. Représentent les meilleures prévisions des dépenses prévues totales à la fin de l'exercice.

Tableau 7 – Prêts, investissements et avances

Ce tableau présente les soldes en cours sur les prêts dus à Transports Canada à la fin de chacun des exercices financiers.

Secteur d'activités <i>(milliers de dollars)</i>	Dépenses réelles 2002-2003 ¹	Dépenses prévues 2003-2004	Dépenses prévues 2004-2005	Dépenses prévues 2005-2006
<i>Programmes et Cessions</i>				
Prêt consenti à l'Administration du pont du port de Saint John	24 152	23 152	22 152	21 152
Prêts assumés de l'ex- Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent	715	686	655	624
Total des soldes en cours sur les prêts	24 867	23 838	22 807	21 776

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

1. *Reflètent les meilleures prévisions à la fin de l'exercice.*

Tableau 8 – Pouvoir de dépenser en vertu du Budget principal des dépenses

Crédit (<i>milliers de dollars</i>)	Budget principal des dépenses		
	2003-2004	2002-2003	
Budgétaire			
1	Dépenses d'exploitation	193 798	97 092
5	Dépenses d'immobilisations	82 264	104 000
10	Subventions et contributions	401 548	376 347
15	Paiements versés aux Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.	33 345	83 740
20	Paiements versés à Marine Atlantique S.C.C.	25 095	32 949
25	Paiements versés à VIA Rail Canada Inc.	266 201	255 701
30	Paiements versés à l'Administration canadienne de sûreté du transport aérien	459 676	-
35	Paiement versé à Queens Quay West Land Corporation	4 000	-
40	Paiement versé à la Société du Vieux-Port de Montréal Inc.	-	-
(S)	Ministre des Transports – Allocations de salaire et d'automobile	67	65
(S)	Paiements versés à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada – Pont Victoria, Montréal	3 300	3 300
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	58 464	52 972
(S)	Paiements au titre des ententes relatives à la Voie maritime du Saint-Laurent	1 900	1 900
(S)	Subventions accordées à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland	50 400	49 900
Total du Ministère		1 580 058	1 057 966

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

Annexe 2 – Nos secteurs d’activités

	Objectifs	Activités	Ressources
Politiques	Élaborer et mettre en œuvre des politiques de transport et des changements législatifs qui contribuent à la compétitivité, à l’efficacité et à l’efficacité du réseau de transport du Canada.	Établit le cadre de politique et de législation pour tous les modes de transport de compétence fédérale. Le secteur d’activités s’occupe également de surveiller et d’analyser le réseau de transport, de faire rapport de l’état des transports au Canada, de mener des études économiques et d’évaluer les programmes, d’assurer le soutien du Ministre et du Sous-ministre dans leurs relations avec d’autres ministères fédéraux, d’autres paliers gouvernementaux et les gouvernements étrangers, de représenter le Ministère pour les questions de commerce international et d’évaluer les politiques et programmes pour l’ensemble du Ministère.	396 millions de dollars 203 équivalents à temps plein
Programmes et Cessions	Élaborer et gérer des programmes et stratégies, notamment pour l’intendance liée aux cessions et après les cessions, qui contribuent au mieux à la sécurité, à l’efficacité et à l’efficacité du réseau de transport en fonction de principes de développement durable.	Joue un rôle substantiel d’intendance en plus de négocier la cession des ports et aéroports. Le secteur d’activités exploite des sites jusqu’au moment de leur cession, administre des programmes de routes et de ponts, assume des fonctions de propriétaire et de superviseur relativement aux aéroports, aux ports, aux ponts et aux sites de systèmes de navigation aérienne et gère le portefeuille immobilier du Ministère. Sur le plan environnemental, ce secteur d’activités assure également le leadership au sein du gouvernement fédéral et du secteur des transports en matière de transport durable.	256 millions de dollars 384 équivalents à temps plein
Sécurité et Sûreté	Promouvoir la sécurité et la sûreté du réseau national de transport.	Élabore des lois, des règlements et des normes à l’échelle nationale et assure des activités de surveillance, d’essai, d’inspection, d’application de la loi, de sensibilisation et de recherche et développement pour promouvoir la sécurité et la sûreté de tous les modes de transport. Ce secteur d’activités élabore également des plans d’intervention en cas d’urgence, assure la sûreté des personnes travaillant dans les zones réglementées des aéroports et fournit des services d’aéronefs aux organismes gouvernementaux et à d’autres organismes de transport.	813 millions de dollars 3087 équivalents à temps plein
Administration ministérielle	Fournir des services de soutien efficaces et efficaces qui répondent aux besoins ministériels.	Établit le cadre de responsabilisation administrative du Ministère et assure le soutien des autres secteurs d’activités du Ministère en fournissant des services essentiels, notamment les ressources financières, administratives et humaines, la gestion de l’information/technologie de l’information, les communications internes et externes, les services juridiques et les services de direction.	128 millions de dollars 883 équivalents à temps plein

Annexe 3 – Adresse de nos bureaux

TRANSPORTS CANADA ADMINISTRATION CENTRALE

site Web :

www.tc.gc.ca

Adresse postale :

Transports Canada
Place de Ville, Tour C
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Renseignements généraux :

Téléphone : (613) 990-2309
Télécopieur : (613) 954-4731

**Centre des services de bibliothèque et
de recherche :**

Téléphone : (613) 998-5128

TRANSPORTS CANADA BUREAUX RÉGIONAUX

Région de l'Atlantique

95, rue Foundry
Moncton (Nouveau-Brunswick)
E1C 8K6
Téléphone : (506) 851-7316

Région du Québec

700, Leigh-Capreol
Dorval (Québec)
H4Y 1G7
Téléphone : (514) 633-2714

Région de l'Ontario

4900, rue Yonge
Toronto (Ontario)
M2N 6A5
Téléphone : (416) 952-2170

Région des Prairies et du Nord

344, rue Edmonton
Winnipeg (Manitoba)
R3C 0P6
Téléphone : (204) 984-8105

Région du Pacifique

620-800, rue Burrard
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6Z 2J8
Téléphone : (604) 666-3518

Index

C

Changement climatique · 36

D

Déclaration sur l'établissement d'une
frontière intelligente entre le Canada
et les États-Unis · 21, 28

Direction sécurité ferroviaire 2006 · 31

G

Gouvernement en direct · 43

I

Initiative interministérielle de
réglementation/inspection · 41

L

*Loi canadienne sur l'évaluation
environnementale* · 35

Loi maritime du Canada · 18, 23

Loi sur l'aéronautique · 29

*Loi sur la marine marchande du Canada
(2001)* · 29, 30

*Loi sur la sécurité des véhicules
automobiles* · 29

*Loi sur le transport par véhicule à
moteur* · 19

Loi sur les transports au Canada · 17

P

Programme d'aide aux immobilisations
aéroportuaires · 32

Programme stratégique d'infrastructures
routières · 20, 51, 52

S

Schéma d'orientation des transports · 10

Sciences et technologies/recherche et
développement · 31

Stratégie de développement durable · 35

Sûreté des transports · 27

systèmes de transport intelligents · 24

V

Vision sécurité routière 2010 · 30